

EL ITINERARIO CULTURAL
DE LA CARRERA DE INDIAS Y SU
ARQUITECTURA DEFENSIVA
PATRIMONIO, TERRITORIO Y TURISMO CULTURAL

Bajo la dirección de:
Dr. Eduardo Mosquera Adell
Dra. Mercedes Ponce Ortiz de losagurbe

EL ITINERARIO CULTURAL DE LA CARRERA DE INDIAS Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA

Patrimonio, Territorio y Turismo Cultural

EL ITINERARIO CULTURAL
DE LA CARRERA DE INDIAS Y SU
ARQUITECTURA DEFENSIVA
PATRIMONIO, TERRITORIO Y TURISMO CULTURAL



TESIS DOCTORAL
Tomo I

UNIVERSIDAD DE SEVILLA
Mynerva Modesta Velasco Gómez

UNIVERSIDAD DE SEVILLA

DOCTORADO DE ARQUITECTURA Y PATRIMONIO HISTORICO



**ITINERARIO CULTURAL DE LA CARRERA DE
INDIAS Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA**

**PATRIMONIO, TERRITORIO
Y TURISMO CULTURAL**

**TESIS DOCTORAL
PRESENTADA POR**

Mynerva Modesta Velasco Gómez

Bajo la dirección de:
Dr. Eduardo Mosquera Adell
Dra. Mercedes Ponce Ortiz de Insagurbe

Julio 2017

UNIVERSIDAD DE SEVILLA

DOCTORADO DE ARQUITECTURA Y PATRIMONIO HISTORICO

**ITINERARIO CULTURAL DE LA CARRERA DE
INDIAS Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA**

**PATRIMONIO, TERRITORIO
Y TURISMO CULTURAL**

Por

Modesta Velazco Gómez

TESIS DOCTORAL - PROGRAMA DOCTORAL DE ARQUITECTURA

Universidad de Sevilla

2017

Aprobado por _____
Director de Tesis Doctoral

Programa Autorizado
de Oferta de Grado _____

Fecha _____

UNIVERSIDAD DE SEVILLA

ITINERARIO CULTURAL DE LA CARRERA DE INDIAS Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA

PATRIMONIO, TERRITORIO Y TURISMO CULTURAL

Por:

Arq. Mynerva Modesta Velazco Gómez

Directores de la Tesis:

Dr. y Profesor Eduardo Mosquera Adell
Dpto. Historia, Teoría y Composición Arquitectónicas
Universidad de Sevilla.

Dra. y Profesora Mercedes Ponce Ortiz de Insagurbe
Departamento de Construcciones Arquitectónicas.
Universidad de Sevilla.

**ITINERARIO CULTURAL DE “LA CARRERA DE INDIAS”
Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA**
Tomo I

ÍNDICE

Tabla de Contenidos.....	IX
Dedicatoria	XXII
Agradecimientos	XXIV
Resumen	XXVI
Presentación	3

INTRODUCCION Y METODOLOGIA	7
----------------------------------	---

ITINERARIO CULTURAL DE “LA CARRERA DE INDIAS” Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA

Capítulo I:	53
Contexto Histórico de “la Carrera de Indias” y las Posesiones Ultramarinas del Reino de España, Siglos XVI, XVII y XVIII. Períodos Históricos Constructivos.	

Capítulo II:	141
La Carrera de Indias. Condiciones de las Rutas Comerciales y Defensivas. Sistemas de Flotas y Galeones. Modos de defensa de las Flotas Comerciales y el Comercio Interoceánico. Las Rutas Marítimas, los Caminos del Agua. Las Rutas Terrestres y los Caminos Reales.	

Capítulo III:	351
Marco jurídico de las fronteras de España y la defensa de su soberanía. Doctrina de mare clausum frente al mare liberum. Los Tratados y Convenios Internacionales sobre las Fronteras y el Territorio del Estado Español.	

Capítulo IV:	397
Las Fronteras del Imperio Español en Hispanoamérica. Conquista y Colonización. Geopolítica y Evolución de las Fronteras en los siglos XVI, XVII y XVIII. Modos de defensa de las Fronteras.	

Capítulo V:	441
La amenaza de las potencias extranjeras rivales. Formas de agresión. El contrabando y la corrupción. El Plan de Defensa español en el Nuevo Mundo. Las llaves defensivas. Defensa de las fronteras indianas. Los Presidios españoles como defensa de fronteras móviles.	

<u>Capítulo VI:</u>	553
Evolución de la Poliorcética en el Nuevo Mundo. Avances y nuevas formas de guerra en el Siglo de las Luces o Ilustración. La Artillería pirobalística y el asedio. La guerra naval. La nueva maquinaria bélica y su influencia en las Fortificaciones Defensivas. Estrategia militar: ataque y defensa de la Fortificación Abaluartada Indiana.	
<u>Capítulo VII:</u>	617
Los Tratadistas de la Fortificación desde el Siglo XVI al XVIII. Las Academias de Matemáticas. Los Arquitectos e Ingenieros Militares destacados. La Matemáticas y la Geometría como ciencias especulativas en el Arte de la Guerra y la Fortificación. ¿Se creó una Escuela de Fortificación Hispanoamericana?	
<u>Capítulo VIII:</u>	699
Evolución de la Arquitectura Defensiva. El Sistema Abaluartado y sus aplicaciones en América. Aportaciones técnicas-construtivas y arquitectónicas-defensivas en el Renacimiento y la Edad Moderna. Tipologías formales y Funcionales.	

PATRIMONIO, TERRITORIO Y TURISMO CULTURAL
Tomo II

ÍNDICE

PATRIMONIO, TERRITORIO Y TURISMO CULTURAL

Capítulo IX:	821
Marco Legal. Situación Patrimonial de estos Sistemas Defensivos en la Actualidad. Percepciones Interpretaciones del Patrimonio Histórico Defensivo en los Países de enclave. Declaratorias de UNESCO. La protección y tutela estadounidense frente a la latinoamericana y la europea.	
Capítulo X:	897
Aproximación a la concepción del Patrimonio Cultural en América. Relevancia del Patrimonio Defensivo. Políticas de valoración, reconocimiento y protección. Valores Patrimoniales de “La Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva. Singularidad de la misma y los atractivos turísticos.	
Capítulo XI:	947
El Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” a proteger. Tipologías funcionales de las rutas defensivas.	
Capítulo XII:	975
Políticas activas de gestión del Patrimonio Defensivo. Administración del Patrimonio Histórico del Itinerario Cultural. Políticas y Estrategias de la Gestión Patrimonial y la Turística.	
Conclusiones de la investigación	1045
Futuras líneas de investigación.....	1074
Glosario	1077
Apéndice I.....	1095
Apéndice II	1127

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	1119
INDICE DE ABREVIATURAS	1209
ORGANISMOS COLABORADORES	1219

ÍNDICE

Tabla de Contenidos	IX
Dedicatoria	XXII
Agradecimientos	XXIV
Resumen	XXVI
Presentación	3

INTRODUCCION Y METODOLOGIA

1. Introducción	7
1.1. Antecedentes	14
1.2. Planteamiento del problema	16
2. Interés del tema elegido	19
3. Acotaciones y objeto de estudio	26
4. Objetivos de la Investigación	28
4.1. Objetivos Específicos.....	28
5. Metodología	33
6. Fuentes y Técnicas para la investigación	37
6.1. Fuentes bibliográficas, documentales e históricas	37
6.2. Fichas Técnicas de análisis, valoración patrimonial e inventario.....	39
6.3. Fases de la Metodología aplicada a la investigación	42
6.4. Estructura de la investigación	42
6.5. Visita al territorio, bases cartográficas y ámbitos espaciales	47
6.6. Análisis de los Datos	48

ITINERARIO CULTURAL DE “LA CARRERA DE INDIAS” Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA

Capítulo I:

Contexto Histórico de “la Carrera de Indias” y las Posesiones Ultramarinas del Reino de España, Siglos XVI, XVII y XVIII. Períodos Históricos Constructivos.

1. Contexto Histórico de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva	53
1.1. Eventos históricos y constructivos destacados.....	60
2. Periodos históricos	71
3. Primer periodo: siglo XVI, comienzos y transculturación	76
3.1. Real y Supremo Consejo de Indias.....	78
3.2. La Casa de Contratación y la Ruta Comercial Transoceánica.	80
Las Reales Atarazanas de Sevilla.	88
Almojarifazgo o el <i>ad valorem</i> y el quinto real.....	89
3.3. El Consulado de Mercaderes o la Casa Lonja.	90
Consulados y Reales Audiencias en Hispanoamérica.....	92

El Tribunal de Justicia.....	95
La Universidad de Mareantes y el Real Colegio Seminario de San Telmo.	99
3.4. Las Casas de la Contratación Indianas.....	102
Casas de la Contratación y atarazanas en Hispanoamérica.....	105
El Mercantilismo o re-feudalismo español.	105
4. Segundo periodo: producción urbana.....	108
4.1. Las ciudades defensivas y comerciales en el Nuevo Mundo	110
5. Tercer periodo: siglo XVII, continuación y perfeccionamiento	116
La Crisis de 1640.....	117
6. Cuarto periodo: siglo XVIII, las nuevas políticas.....	119
La Guerra de Sucesión	120
La Ilustración y el Despotismo Ilustrado.....	123
La Ilustración Española.....	125
6.1. Política Borbónica en el Nuevo Mundo	127
Las Compañías Indianas de Comercio	127
Las Ferias y las Flotas	131
Las Ferias Novohispanas.....	133
La Feria de Portobello	134
La Casa de la Contratación de Cádiz	135
La Real Compañía de Guinea	137

Capítulo II:

La Carrera de Indias. Condiciones de las Rutas Comerciales y Defensivas. Sistemas de Flotas y Galeones. Modos de defensa de las Flotas Comerciales y el Comercio Interoceánico. Las Rutas Marítimas, los Caminos del Agua. Las Rutas Terrestres y los Caminos Reales.

1. La Carrera de Indias.....	141
1.1. El ámbito espacial de la Carrera de Indias	147
Los Derroteros y Situadaos del Caribe	149
1.2. El arte de navegar en el siglo XVI.....	151
Los avances técnicos de la navegación	151
2. Las puertas del Atlántico	154
3. Antecedentes, legislación y condiciones de “la Carrera de Indias”	156
3.1. Los impuestos del transporte marítimo	161
La avería.....	162
El almojarifazgo.....	163
La alcabala	163
4. El Pasillo Naval en el Atlántico	164
5. Los astilleros y la tradición de la industria naval española.....	166
5.1. La industria de la construcción naval vasca vs la andaluza.....	168
5.2. Los astilleros indianos	170
6. Sistemas de flotas y galeones	177
6.1. Los Galeones comerciales	179
6.2. Los buques azogueros.....	181

6.3. Los navíos de aviso.....	182
7. Las Armadas españolas y/o las Flotas Subsidiarias	183
8. Modos de defensa de las Flotas de Indias y el comercio interoceánico	188
8.1. La Guarda de la Carrera de Indias o la Armada de la Mar Océano	190
8.2. Armada de Barlovento: Armada de la Flota de Nueva España y del Caribe	191
Cronología de la fundación de la Armada	193
8.3. Armada del Mar del Sur	194
Cronología de la fundación de la Armada	195
8.4. Armada de El Galeón de Manila	196
8.5. El Galeón de la Plata.....	197
9. Las Rutas Comerciales Interoceánicas	198
9.1. La Carrera de Indias (1526–1564-1821)	200
Flota de Nueva España	203
Naos de Tierra Firme (1533-1550-1821)	204
9.2. La Flota de la Mar del Sur	205
9.3. Nao de la China o Galeón de Manila (1576 1821).....	207
La Ruta de las especies	210
10. Otras rutas comerciales interoceánicas	213
10.1. La Ruta del Mercurio o Azogue	214
Camino Real del Azogue de Almadén	216
10.2. La Ruta del Esclavo	220
10.3. La Ruta del Cacao.....	224
La Ruta del Cacao en Venezuela	226
La Ruta del Cacao en Ecuador.....	230
11. Las Rutas Comerciales Indianas Intercontinentales.....	232
11.1. Los Caminos del Agua	234
El Río Guadalquivir, genesis de la Ruta Transoceanica Indiana	236
Río Grande o Río Bravo del Norte y el Paso del Norte	238
Río Chagres y el Camino Real de Cruces	240
La Mar Dulce y Río San Juan, una ruta transoceánica	243
Río Magdalena- Canal del dique	244
Ruta fluvial-terrestre Pasto-Cartagena de Indias	245
Lago de Maracaibo y el Camino Real Andino	247
Río Orinoco y los Caminos Agroexportadores	249
Camino Real del Río Meta y el Camino Real de Cáqueza	250
Ruta fluvial terrestre Guayaquil-Cuenca y los Ríos Guayas y Naranjal	252
El Río del Paraná y la Ruta de los Guaraníes.....	253
12. Los Caminos Reales españoles	255
12.1. Caminos Reales en el Virreinato de la Nueva España.....	260
El Camino Real de Tierra Adentro o Camino de la Plata	262
El Camino Real de los Tejas	266
El Camino Real de los Virreyes o Camino de las Ventas.....	271
El Camino de Asia o Camino de México-Taxco-Acapulco	275
El Camino Real de Batangas - Luzón.....	276
El Camino Real Misionero de las Californias	277
El Camino Real de los Reyes y el Viejo Camino Español	281

El Camino Real Centroamericano y de los Volcanes	284
El Camino Real de Chiapas	287
12.2. Caminos Reales en el Virreinato de la Nueva Granada.....	289
Camino Real del Istmo de Panamá.....	292
Los Caminos Reales Neogranadinos	294
Por el Norte, Camino Real de Cartagena-Honda a Santafé de Bogotá	295
Por el Sur, Camino Real Pasto-Santafé de Bogotá	297
Camino Real del Quindío	300
Por el Este, Camino Real Valles de Cúcuta-Pamplona-Villavicencio.....	302
El Camino Real de Santafé de Bogotá a Caracas	303
Por el Oeste, Camino Real de Buenaventura.....	304
Rutas y la Industria Minera en el Virreinato de Nueva Granada.....	305
Las Rutas de la Plata en Colombia.....	306
Las Rutas del Oro en Colombia	307
Los Caminos Reales de Los Españoles en la Provincia de Venezuela	309
El Camino Real de Los Españoles La Guaira-Caracas	310
El Camino Real Carabobo	313
El Camino Colonial de los Españoles en Falcón	315
El Camino Real Andino y los Caminos Agroexportadores	317
Ruta cacaotera y cañicultora de Gibraltar	318
12.3. Caminos Reales en el Virreinato del Perú.....	321
El Camino Qhapac Ñan o Camino Real	322
Camino de la Sierra.....	323
Camino de la Costa	325
El Camino de la Plata del Potosí y el arrieraje en el Perú.....	326
El Camino Real del Mercurio de Huancavelica.....	328
La Ruta de las Llamas.....	330
La Ruta de la Coca.....	332
El Camino Real de Chiloé a Valdivia o Ruta de Los Lagos	333
12.4. Caminos Reales del Virreinato de La Plata	335
El Camino Real Tapé Avirú o Peabirú	337
El Camino Real de las Estancias.....	342
13. Análisis espacial, cartográfico e historiográfico del Itinerario	346

Capítulo III:

**Marco jurídico de las fronteras de España y la defensa de su soberanía.
Doctrina de mare clausum frente al mare liberum. Los Tratados y Convenios
Internacionales sobre las Fronteras y el Territorio del Estado Español.**

1. Marco jurídico de las fronteras ultramarinas y la defensa de su soberanía	351
2. Tratados internacionales sobre las fronteras de España en el siglo XV	354
3. La guerra civil castellana y el enfrentamiento con Portugal.....	356
3.1. Tratados de Alcáçovas	358
4. El Derecho Censuario Pontificio del Atlántico	362
4.1. Bulas Alejandrinas	363

5. Tratados de Tordesillas.....	369
6. Tratados de paz de Cateau-Cambrésis	372
7. Marco jurídico de los derechos del Mar en el siglo XVII español	373
7.1. Doctrina de mare clausum frente al mare liberum	373
7.2. La Tregua de los doce años o Tregua de Amberes	373
8. El ascenso de los Borbones a la Corona española y la Guerra de Sucesión	378
8.1. Tratados de la Guerra de Sucesión Española	379
8.2. La Gran Alianza antiborbónica y el Tratado de la Haya	381
La Batalla de Cádiz	382
La Batalla de Rande	384
8.3. Tratados de Utrecht.....	386
8.4. Tratado de Paz de Rastatt en 1714	389
8.5. Tratado de Paz de Baden	390
9. La Guerra de los Siete Años o Guerra Carlina.....	391
9.1. Tratado de París	393

Capítulo IV:

Las Fronteras del Imperio Español en Hispanoamérica. Conquista y Colonización. Geopolítica y Evolución de las Fronteras en los siglos XVI, XVII y XVIII. Modos de defensa de las Fronteras.

1. Las variadas fronteras españolas en las Indias Occidentales	397
1.1. Las Capitulaciones de Santa Fe.....	404
2. Las formas de colonización en la Indias Occidentales	407
2.1. Las Mercedes de tierras, resguardos, ejidos y derechos de estaca	408
2.2. Los repartimientos	409
2.3. La encomienda indiana y los encomenderos.....	409
2.4. Misiones y evangelización en la expansión y consolidación de fronteras	411
Colonización franciscana en América	414
Primeros pueblos de misión por los Dominicos	415
La Compañía de Jesús	416
Los Jesuitas en América.....	417
Presencia de los Capuchinos	418
Los Mercedarios	419
3. Geopolítica y evolución de las fronteras en la América española.....	422
3.1. La línea costera como espacio de frontera	425
3.2. Ríos y Lagos como espacio de frontera	425
3.3. Cordilleras y sistemas de montañas como espacio de frontera	426
3.4. Control del territorio y colonización agraria	426
4. El gobierno y administración en las Indias	428
4.1. Los Virreinos Indianos	431
4.2. Las Gobernaciones y/o Capitanías Generales	433
4.3. El Cabildo	437

Capítulo V:

La amenaza de las potencias extranjeras rivales. Formas de agresión. El contrabando y la corrupción. El Plan de Defensa español en el Nuevo Mundo. Las llaves defensivas. Defensa de las fronteras indianas. Los Presidios españoles como defensa de fronteras móviles.

1. La amenaza de las potencias extranjeras rivales.....	441
1.1. Los periodos de la piratería en el Nuevo Mundo.....	446
1.2. Cofradía de los Hermanos de la Costa.....	449
1.3. La Patente de Corso y los Corsarios	451
El corso en España.....	452
1.4. Otros modos de piratería.....	454
Los Piratas.....	454
Los Bucaneros o Filibusteros del Caribe	456
2. Las Formas de agresión y las consecuencias	457
2.1. Ataques en alta mar.....	458
2.2. Ataques en las costas y ciudades portuarias.....	461
3. El contrabando y la corrupción	462
4. Arquitectura Defensiva en el Nuevo Mundo, siglos XVI al XVIII	466
5. El Plan de Defensa español en el Nuevo Mundo	470
5.1. El “Primer Plan de Defensa del Caribe” de Felipe II	474
5.2. El “Segundo Plan de Defensa del Caribe” de Carlos III	477
6. Las llaves de los dominios como estrategia comercial y defensiva	479
La llave de la Pasa de las Bahamas y la llave Nueva Providencia	481
La llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Indias Occidentales.....	484
La llave del Virreinato de la Nueva España	487
Las llaves del Comercio de las Maderas de Yucatán	488
La llave Adelantada de la Empresa de las Yndias.....	490
La llave de las Antillas	493
Las llaves del Caño de la Ynbernada.....	495
La llave de la América Meridional y el Reino del Perú	500
La llave del Mundo de las Riquezas	504
La llave del Istmo Centroamericano	507
La llave del Comercio y de la Prosperidad de la Audiencia de Guatemala.....	509
La llave del Tráfico del Mar del Sur	512
La llave Perdida del Imperio Español.....	514
7. Forma de defensa en el siglo XVIII: Los Apostaderos Indianos	515
8. La defensa de las fronteras indianas	518
8.1. Defensa de puertos, bahías de bolsa, ciudades portuarias y comerciales.....	521
8.2. Defensa de las fronteras en costas	523
8.3. Defensa de las fronteras fluviales y lacustres	524
8.4. Defensa de las fronteras en Tierras Firme.....	525
9. Los Presidios españoles como defensa de las fronteras móviles	528
9.1. Los Presidios Indianos	530
Frontera Novohispana y Presidios construidos en el Siglo XVI	531

Frontera Novohispana y Presidios construidos en el Siglo XVII.....	533
Frontera Novohispana y Presidios construidos en el Siglo XVIII.....	535
Presidios en otras geografías novohispanas	540
9.2. Organización militar y acuartelamiento	542
Los soldados presídiales o dragones de cuera	543
El Reglamento de 1772	543
Traza de un Presidio.....	544
9.3. Justicia y equidad presidencial.....	547
10. Visita al territorio, cartografía de los enclaves defensivos indios	548
11. Estudio histórico-constructivo de los enclaves defensivos indios	549

Capítulo VI:

Evolución de la Poliorcética en el Nuevo Mundo. Avances y nuevas formas de guerra en el Siglo de las Luces o Ilustración. La Artillería pirobalística y el asedio. La guerra naval. La nueva maquinaria bélica y su influencia en las Fortificaciones Defensivas. Estrategia militar: ataque y defensa de la Fortificación Abaluartada Indiana.

1. La poliorcética en la Edad Moderna.....	553
1.1. El conocimiento empírico y teórico de artilleros y prácticos en España	557
La revolución armamentista y la aparición del cañón	559
1.2. Tratadistas y Tratados de Artillería española	562
1.3. Artillería de Hierro Forjado	567
1.4. Artillería de Bronce.....	571
1.5. Artillería de Ordenanza.....	574
El Cuerpo de Artillería	580
1.6. Academización y capacitación en el Arte de la Guerra	581
Las Academias de Artillería	585
1.7. Las Reales Fundiciones	588
2. El ideal bélico	591
3. La Artillería pirobalística y el asedio.....	593
4. La guerra naval y su maquinaria bélica	595
Armamento de la flota de Indias	600
Un modelo de armamento de una Flota Indiana – Siglo XVII.....	601
5. La maquinaria bélica y su influencia en las Fortificaciones Defensivas.....	602
6. La estrategia militar y la planimetría de ataque y defensa indiana	604
6.1. Los niveles de defensa y ataque en la fortificación abaluartada.....	606
Primer nivel defensivo	609
Segundo nivel defensivo	610
Tercer nivel defensivo.....	611
Cuarto nivel defensivo	612
Quinto nivel defensivo	613
Sexto nivel defensivo	614

Capítulo VII:

Los Tratadistas de la Fortificación desde el Siglo XVI al XVIII. Las Academias de Matemáticas. Los Arquitectos e Ingenieros Militares destacados. La Matemáticas y la Geometría como ciencias especulativas en el Arte de la Guerra y la Fortificación. ¿Se creó una Escuela de Fortificación Hispanoamericana?

1. Los Tratadistas y Tratados de la Fortificación	617
1.1. De la Fortificación Medieval a la del Renacimiento	626
2. Los Tratadistas españoles y los Tratados de Fortificación	631
2.1. Tratadistas y Tratados de la Fortificación en el siglo XVI	633
2.2. Tratadistas y Tratados de la Fortificación en el siglo XVII	634
2.3. Tratadistas y Tratados de la Fortificación en el siglo XVIII	635
3. La Matemáticas y la Geometría en las técnicas de representación	637
4. Los instrumentos de medición, los ingenios y las herramientas	641
5. Los especialistas franceses y sus Tratados	644
5.1. La influencia flamenca	646
6. Los Ingenieros Militares en la Edad Moderna	647
6.1. Los Ingenieros del Rey	648
7. Reclutamiento de Ingenieros en Italia	650
7.1. Tiburzio Spannocchi	651
7.2. Giovanni Battista Calvi	653
7.3. Los Antonelli y su legado técnico en Hispanoamérica	653
Juan Bautista Antonelli	658
Bautista Antonelli	659
Cristóbal Roda Antonelli	660
Juan Bautista Antonelli “el mozo”	661
8. El Real Cuerpo de ingenieros	662
9. La incursión de los sacerdotes en la Arquitectura Militar	665
10. Tratadistas e Ingenieros destacados	666
10.1. Juan de Herrera y sus máquinas	666
10.2. Cristóbal Rojas y su Teoría y Práctica de la Fortificación	669
10.3. Diego González de Medina Barba y su Examen de Fortificación	673
10.4. Sebastián Fernández Medrano y el Arquitecto Perfecto en el Arte Militar	674
10.5. Alonso de Vandelvira y su Tratado de Arquitectura	675
10.6. Fray Lorenzo de San Nicolás y su Arte y Vso de Arquitectura	678
10.7. Pedro de Lucuze y Ponce	682
10.8. Tomás Vicente Tosca y Mascó	683
11. El conocimiento académico transmitido	685
11.1. Las Escuelas o Academias de Matemáticas	685
La Real Academia de Matemáticas de Madrid (1582-1696)	688
La Real Academia de Matemáticas de Bruselas (1675-1706)	689
La Real Academia de Matemáticas y Fortificación de Barcelona	690
Otras academias de matemáticas en España durante el siglo XVIII	692
12. ¿Se creó una Escuela de Fortificación Hispanoamericana?	694

Capítulo VIII:

Evolución de la Arquitectura Defensiva. El Sistema Abaluartado y sus aplicaciones en América. Aportaciones técnicas-constructivas y arquitectónicas-defensivas en el Renacimiento y la Edad Moderna. Tipologías formales y Funcionales.

1. Evolución de la arquitectura defensiva antigua al medioevo	699
1.1. De los castros a los castillos medievales.....	701
2. Respuesta arquitectónica defensiva al cambio de la poliorcética	712
2.1. El Sistema Abaluartado en Italia.....	713
3. El Sistema Abaluartado y sus aplicaciones en América.....	721
4. Componentes arquitectónicas y espaciales.....	723
4.1. El ángulo flanqueado	727
5. Las obras principales de la fortificación abaluartada.....	728
5.1. Los baluartes y las cortinas.....	729
El baluarte.....	729
La cortina.....	733
5.2. El frente abaluartado.....	733
Las cañoneras	734
Los merlones	734
Las banquetas de tiro.....	734
El antepecho	736
La rodilla.....	736
El cordón	736
Las aspilleras	736
El camino de ronda o adarve.....	738
La barbeta	738
Las poternas.....	738
5.2. Las garitas y garitones	740
5.3. Obras periféricas defensivas	742
Los glacis o explanadas	744
El foso, el parapeto, la banqueta y el barrefosos	744
La escarpa, la contraescarpa y el camino cubierto	747
5.4. Otras obras complementarias.....	748
El revellín	748
El orejón.....	749
El tenazón y la tenaza.....	751
El bonete o mitra	751
La batería	751
Los reductos	752
Los fortines	752
El caballero	752
Los puentes fijos y los puentes levadizos	754
La mina y la contramina	754
5.5. Los edificios interiores o edificios militares	757
La plaza de armas	757

La iglesia o la capilla	758
Los cuarteles y cuerpos de guardia	761
Los polvorines o almacenes de pólvora	764
El hospital	766
La cocina y la panadería	766
Los aljibes o cisternas.....	766
5.6. Elementos interiores y las decoraciones	768
La puerta principal.....	768
Los escudos de armas	769
Los frontones	769
Las molduras y las cornisas.....	769
6. Los distintos emplazamientos de las fortificaciones	771
7. Tipología y materialidad	779
7.1. Análisis tipológico-arquitectónico y espacial.....	779
8. Constructivo-estructural y materiales	781
8.1. Análisis constructivo-estructural y materiales.....	781
9. Conservación de estos sistemas defensivos.....	782
9.1. Aciertos y desaciertos en las intervenciones y uso del patrimonio	784
9.2. Deterioro de los materiales constructivos en las fortificaciones defensivas	795
9.3 el vandalismo, la contaminación ambiental y otros escenarios de riesgo	799
10. La conservación patrimonial	800
10.1. Análisis del estado de la conservación patrimonial	800
11. Las ciudades defensivas portuarias y comerciales	801
11.1. Tipologías funcionales de las ciudades portuarias y comerciales	802

DEDICATORIA

Con todo el cariño y respeto, dedico esta Tesis Doctoral, a mis padres, quienes siempre me inculcaron el sentido del progreso y el conocimiento. Igualmente, a mis hijos Sergio, Juan Víctor, Luis Alfonso y Rubén Darío, quienes siempre están atentos a mis progresos y los asumen como suyos. A mis nietos, quienes, con sus sentimientos, han tenido el sentido del sacrificio para dejarme realizar este sueño de siempre.

A mi querida amiga y prima en Madrid, Marysol, quien me ha ayudado a sobreponerme en los momentos difíciles para finalizar este trabajo. Siempre respetuosa de mis ideas.

AGRADECIMIENTOS

La elaboración de una tesis de investigación doctoral no sólo es el producto del esfuerzo individual sino también de la consideración y valoración de todos los que te apoyan. Si bien es cierto que es un deber reconocer el mérito propio por alcanzar los objetivos propuestos y no olvidar que nunca se parte de cero, no es menos cierto que, la posibilidad de llegar más lejos se debe a que otros antes han acumulado el conocimiento necesario para hacer progresar el nuestro.

Expresar el agradecimiento a los Directores de tesis: Doctor y Profesor Eduardo Mosquera Adell, quien es una gran autoridad, como académico y como patrimonialista de la Arquitectura. Aunado a ello le enriquece su altura aún mayor como persona amiga de gran ética y solidaridad. Igualmente, a la Doctora y Profesora Mercedes Ponce Ortiz de Insagurbe, ella ha compaginado la rigurosidad de la orientación científica con la paciencia y la consideración. Los dos no han escatimado esfuerzos en sus apoyos, así como la integridad, la sabiduría y el sentido común que los caracteriza. En todo momento demostraron una gran confianza hacia el trabajo del proyecto de investigación.

En lo institucional, el agradecimiento es para: el Dr. y Prof. Daniel Gómez Escoto, Catedrático de la Escuela de Arquitectura y a la Universidad de Veracruzana en México; a la Dra. Arq. Sara E. Sanz Molina, Directora del Museo del Castillo San Juan de Ulúa en Veracruz en México; a la Mtra. Arq. Gladys Martínez Aguilar y el Museo Fuerte de San Carlos de Perote; al Dr. Ing. José Joaquín Reyes Acevedo, Decano de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Autónoma de Santo Domingo; al M Sc. Ing. Elvis A. Paulus, Director del Instituto de Investigaciones Aplicadas a las Ingenierías de la Universidad Autónoma de Santo Domingo; a la Arq. Risoris Silvestre, Directora del CIBC en Santo Domingo República Dominicana; a Mrs. Terri Messler, CPRP y al Florida Department of Environmental Protection en Tallahassee, Florida State en Estados Unidos; al Lic. Carlos Zamorano García, Coronel de Ingenieros y a la Subdirección de Estudios Históricos del Instituto de Historia y Cultura Militar; al Lic. Eric López y al Archivo Histórico del San Juan National Historic Site; al Arq. Mario Zapateiro

Altamiranda y a la Escuela Taller Cartagena de Indias en Colombia; a Mr. Carlos Villareal y a la Embajada de Estados Unidos en Colombia; a Cristian Amadis Molina Calderón y al Registro del Patrimonio Cultural de Venezuela; al Lic. Eusebio Leal Spengler y la Comisión Provincial de Monumentos en La Habana, Cuba; a la Arq. Laura Weber y a la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares, y de Bienes Históricos de la República de Argentina..

El agradecimiento también es para: la Sra. Mirian Peiró en Argentina; la Dra. Miriam Alonso y a la Casa de Alojamiento "María Julia & Yeni" en Cuba; al Sr. Mauricio Peñaloza en Chile; al Sr. Adalberto H. Vega en Guatemala; al Lic. Mario Gaspar Covarrubias en México y al Dr. Carlos Luis Juncal Mir en Uruguay.

A todas las personas que han colaborado en el largo proceso de esta tesis doctoral, muchas gracias.

RESUMEN

Bajo la premisa de una investigación original, en un contexto de alto valor patrimonial cultural, y en un marco de la arquitectura militar-defensiva española desde el siglo XVI al Siglo XVIII, el título: *El Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva* y su subtítulo: *Patrimonio, Territorio y Turismo Cultural* recoge el objeto primario y los fundamentos, así como el ámbito temporal del estudio e investigación que se ha emprendido, bajo el común reinado de los Austrias y el ascenso de los Borbones a la Corona española, delimitando el espacio geográfico al Nuevo Mundo o Hispanoamérica y Filipinas.

El desarrollo de la investigación aúna la nueva dimensión etnográfica-cultural, con fundamento en la soberanía española, la defensa de fronteras ultramarinas y las vías de comunicación y comercio global, que convergen en la construcción de un patrimonio cultural representado por una red de comunicaciones y un sistema de fortificaciones defensivas, bajo la soberanía del Reino de España y que, en tiempo presente, son el testimonio de una civilización que surgió de la unión de dos culturas, el *Viejo* y el *Nuevo Mundo* y con ellos varios continentes con sus mares y océanos.

La red de comunicaciones y el sistema de fortificaciones defensivas, entendiéndolos como participantes activos, ha sido investigada en varios niveles de análisis: el histórico-etnográfico, el etnológico-cultural, el poliorgánico-constructivo, el territorial-urbanístico, el arquitectónico-tipológico, el técnico-científico, el marco legal de protección y el ambiental en sus dos aspectos, paisaje natural y paisaje cultural.

Entre los análisis realizados se determina que tanto la red de comunicaciones, como el sistema de fortificaciones, que conforman los bienes del *Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias”*, se encuentran actualmente en manos de diversas administraciones, por lo que, su tratamiento se ha utilizado como bandera política, de acuerdo a los intereses de cada país.

En base a lo investigado y analizado, se ha considerado plantear una evaluación de los formatos administrativos, para proponer un posible modelo de gestión de infraestructura cultural, que conlleve a una dinamización global de un *Itinerario Cultural Transnacional*,

que no debe perder su esencia primigenia en su puesta en valor, con prevalencia de la temática histórica, seguida por la etnográfica, la ecológica y la cultural.

En la contemporaneidad de los actuales días y a través del prisma de la memoria histórica, se impone la necesidad de redescubrirlas. Hoy debemos proponer abrir esa brecha y hacer ese contacto vital, al cual estamos invitados, y de esa forma conocer y entender sobre el pensamiento tecnológico de los ingenieros militares que pasaron al Nuevo Continente, creando ese *Itinerario Cultural y su arte arquitectónico defensivo*.

Presentación



CASTILLO SANTA CATALINA

En la tarde de Cádiz con el mar al fondo se recorta la imagen de una de sus Garitas. Edificado en lo que se conoce como La Caleta, en Cádiz – España a finales del siglo XVI. El diseño del proyecto es del ingeniero Cristóbal Rojas.

Fuente fotográfica: Trabajo propio

“Los hombres sabios y que valoran con justicia las leyes de la vida civil, embellecen con obras de arte las ciudades que carecen de ellas; los hombres necios, en cambio, las despojan de sus ornamentos y así, sin ninguna vergüenza, dejan para la posteridad el recuerdo de su malvada índole.”

“CARTA DE BELISARIO A TOTILA” (546 d.C.)

Extraído de Procopio de Cesarea: La guerra gótica, III, 22

PRESENTACIÓN

El espíritu de aventura es la pasión de los emprendedores, donde la ambición más el riesgo en combinación con la búsqueda del éxito, bajo la incertidumbre del posible fracaso o la buena suerte de lograr el propósito final, juega el papel primordial de las grandes vivencias, de los retos y del saber gestionar las relaciones entre el éxito y el fracaso. He aquí ese espíritu de aventura con el cual se inundó esa humanidad conquistadora y avasallante que labraron el *Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva*, en los pasados siglos XVI, XVII y XVIII.

El riesgo asumido y el aval dado por el reino de España fueron decisivos para la creación de la red de comunicaciones comerciales que, por primera vez, entrañó una dinámica espacial e intangible de ida y retorno, mediante la gran movilización naval por mares y océanos, que terminó uniendo a tres continentes dejando a su paso numerosos enclaves arquitectónicos defensivos, los cuales fueron claves en la gran mecánica funcional del monopolio comercial español, así como, en la protección de sus rutas de navegación, los caminos reales y las relaciones político, administrativas y comerciales con sus posesiones en ultramar.

Ante las murallas y los revellines o los baluartes y garitones que se muestran a las miradas ensoñadoras, se busca la comprensión de estas fortificaciones no sin antes dejar fluir la imaginación a tiempos pretéritos impregnados de historia. Este es el sentimiento genuino que devela el Morro, el Castillo San Cristóbal, las murallas y los baluartes del viejo San Juan de Puerto Rico, o el Castillo de San Marcos y el Fuerte Matanzas en San

Agustín en la Florida, o las murallas de Cartagena de Indias y su castillo fortaleza sobre la colina de San Lázaro, o las tantas otras fortificaciones esparcidas por las geografías del Nuevo Mundo, quedándonos atrapados en los matices ocres de las sombras y la luz de un ocaso de Sol que dibujan sus perfiles contra el azul del cielo y del mar de fondo, que les sirven de telón.

Es así, como las murallas, los revellines, los castillos y fortificaciones abaluartadas nos brindan el diseño de sus volúmenes arquitectónicos, cuya piel pétrea regala la visión de los sillares de piedra coralina, haciendo detener, en esa visualización perceptiva, que llena todos los sentidos ante el paisaje defensivo, testigos mudos de fragores de guerra, de corsarios, y piratas con intentos de invasión, con ello, el sentimiento oponente y pensamiento libertario hablan de heroísmos y sobrevivencia. Pero, lo que realmente asombra son sus ubicaciones estratégicas, en un entorno natural de gran belleza y pluralidad significativa, formando conjuntos urbanos y/o paisajes culturales que describen los estilos de defensa, la nueva poliorcética y el militarismo Colonial, todo lo cual, en conjunto, las hace poseedoras de una gran riqueza patrimonial.

Al asomar por los garitones y troneras se percibe, en esos universos arquitectónicos defensivos, los destinos de las diversas culturas, como la criolla mestiza e indígena, o la hispana medieval y renacentista, que reflejan de manera muy clara una composición multicultural, heterogénea, compleja y dinámica, que en el presente atraen tantas actividades turísticas y excursionistas, a todas las escalas, porque son hitos atractivos para los visitantes. Motivando por sí solo el desplazamiento de miles de personas para su contemplación a lo largo del tiempo, en función de su condición de Centros y Fortalezas Defensivas.

Sus enclaves defensivos a lo largo de las costas del Atlántico, del Pacífico y el Caribe, están construyendo con paisajes culturales de valores singulares, de ahí que, sean un magnífico ejemplo de arquitectura militar española, único y vanguardista, fundamentado en el “*arte militar*” que definieron una *Ruta Defensiva*, preñada de una fuerte identidad hispanoamericana y en la actualidad son lo preciado del *Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias”*. Todas ellas representan varios destinos históricos y

patrimoniales, muy experimentados, e incluso turísticos, que lentamente se van haciendo más dinámicos en relación a otras formas turísticas, como las vinculadas a la naturaleza.

En la contemporaneidad de los actuales días y a través del prisma de la memoria histórica, se concientizan la conexión legítima a un paisaje cultural de valores singulares, caracterizando y denotando una fuerte identidad etnográfica que, a través de la modernidad, solo queda admirar. Sus ejecuciones constructivas denotan brillantez en el diseño y la tecnología; basta con observar el levantamiento de los muros mediante grandes bloques de piedra coralina, todos labrados y formando sillares, igualmente, en los taludes de gruesos diámetros, funcionando como sistemas defensivos proyectados hacia el mar, pero al mismo tiempo anclados a los farallones y peñascos, tal cual gigantes pétreos y megalíticos, apañándose para confrontar las armas de fuego con gran poder de penetración, en los asedios de los piratas y corsarios ávidos de ambiciones y lujurias, impidiendo así el paso a tierra firme y defendiendo los principios de la vida.

Han sido, vigilantes pétreos que se mantienen, en el tiempo y el espacio, resguardando las bahías de bolsa y las desembocaduras de ríos, donde las naves de “*la Carrera de Indias*” se refugiaban por ser puerto seguro. Transmitiendo, cada día, el sentir de los *Ingenieros del Rey* y sus constructores, quienes en cruzada arquitectónica e ingenieril dejaron plasmado, en un lenguaje claro, los novedosos conceptos del abaluartado renacentista y moderno, quedándose como huella indeleble en el Nuevo Mundo, como siembra de una nueva tecnología muy alardeada por ellos, en ese tiempo de nuevas experiencias en las geografías del territorio descubierto y recién conquistado. Dejadas como el gran legado tecnológico a las nuevas generaciones.

Hoy, se impone la necesidad de redescubrirlas. Hoy debemos proponer abrir esa brecha y hacer ese contacto vital, al cual estamos invitados, y de esa forma conocer y entender sobre el pensamiento tecnológico de los ingenieros militares que pasaron al Nuevo Continente, creando ese *Itinerario Cultural y su arte arquitectónico defensivo*.

Mynerva Modesta Velazco Gómez

Introducción y Metodología



LA TORRE DEL ORO

Es una *torre albarrana* ubicada en la margen izquierda del Río Guadalquivir en Sevilla. Su construcción se inició en el 1220, en los postreros momentos de los reinos de Taifas.

En la actualidad es la sede del *Museo Naval de Sevilla*.

"si actuamos sobre un edificio del pasado es necesario utilizar un método que neutralice, compense y reduzca la mentalidad mediante el desarrollo de nuevas pautas de razonamiento coherente con la cultura constructiva anterior al Siglo XX"

Arq. José Luis González

1. Introducción

La culminación de la época medieval¹, su transición y Renacimiento fueron fecundos en todos los ámbitos del saber humano y, para el Reino español representó un gran periodo de evolución, en especial, lo referente a los nuevos conceptos técnicos-constructivos y los tácticos-defensivos, como una consecuencia natural ante la evolución de las armas de acecho, robustecida por la creación de nuevas armas de fuego y el uso de las mismas producto del invento y el manejo de la pólvora. Como era de esperarse, se sucedió una verdadera revolución en la táctica del ataque y la defensa, generándose mejores técnicas de poder en la lucha y la conquista.

Haciendo un escáner al siglo XV, podemos observar las acciones de cambio, las cuales, dieron paso a una nueva humanidad social y etnográficamente participativa que camino hacia los nuevos desarrollos; propiciados por los descubrimientos geográficos del Nuevo Mundo con el reino de España como el líder descubridor y conquistador. Siendo estas acciones, las grandes premisas que cambiaron para siempre el derrotero del mundo conocido hasta aquel momento. Por ello y apropiadamente se le llama *"el siglo de las innovaciones"*.

¹ El desarrollo de la civilización medieval fue esencialmente la suma de tres elementos: la herencia de la antigüedad grecolatina, el aporte de los pueblos germánicos y la religión cristiana.

BENÉVOLO, Leonardo. (1982). *El arte y la ciudad Medieval*. Editorial: GUSTAVO GILI.

DAWSON, Christopher. (1956). *Ensayos acerca de la edad media*. Editorial: Aguilar. Madrid.

Es evidente, que la Corona española tuvo una acertada evaluación política y técnico-náutico del factor geográfico en las nuevas regiones y de las posibles rutas de navegación como los factores que proporcionó la seguridad y la rapidez de la navegación y generó una *ruta comercial intercontinental* durante este período, denominada “*la Carrera de Indias*”, teniendo como punto de partida a la ciudad Sevilla,² desplazándose a través del río Guadalquivir³ como principal ruta fluvial y los puertos españoles de Cádiz⁴ y Sanlúcar de Barrameda.⁵

Desde el territorio andaluz, se fue estructurando el génesis de un *Itinerario*, el de la *Flota de Nueva España*, anteriormente citada como “*la Carrera de Indias*” y con ella los “*Naos de Tierra Firme*”, la *Flota de la Mar del Sur* y el *Galeón de Manila*, Las dos primeras establecieron un itinerario de ida y retorno, el cual, hoy tiene una gran importancia histórica y cultural por lo que representó para las economías del viejo mundo y la transformación del recién descubierto y conquistado, siendo este el tráfico de oro, la plata y los artículos suntuosos, extraídos de los virreinos del Perú y Nueva España, de Filipinas y del Lejano Oriente, transportados en fabulosos cargamentos mediante esta continua comercialización.

De cómo se dieron los eventos y la rapidez de los mismos, hicieron que, hasta la primera mitad del siglo XVI, este dinámico y transoceánico comercio entre España y sus posesiones en ultramar gozara de cierta tranquilidad, pero las noticias corrieron y las constantes amenazas de las potencias extranjeras contra la hegemonía de España en América se hicieron presentes. Ante el nuevo panorama de asedios y piratería obligaron a la Corona de España a analizar la situación haciéndola pensar en la necesidad de fortificar los puertos comerciales y las ciudades Hispanoamericanas. He ahí el nacimiento de una nueva arquitectura defensiva, en Hispanoamérica, el Caribe y Filipinas. Con una

² FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. (1837). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Tomo IV. Editado: Madrid, de la Imprenta Nacional. Madrid.

³ MORAL ITUARTE, Leandro del. (1991). *La obra hidráulica de la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVII-XX)* Gestión del agua y organización del territorio. Impresión: Imprenta A. Pinedo. Sevilla – España, pág. 67.

⁴ LEÓN PORTILLA, Miguel. (2002). *América Latina en la época colonial: España y América de 1492 a 1808*, Editorial Crítica. España, págs. 230-233.

⁵ *Ibidem*.

gran transcendencia por lo novedoso de sus propuestas constructivas y el uso de nuevas tecnologías de la ingeniería militar.

Los acontecimientos desarrollados, tanto en tierra como en mar, por parte de bucaneros, corsarios y piratas; jugaron un papel estelar en el impulso de acciones defensivas, enriquecidas por la transculturación en todos los órdenes, especialmente en el tecnológico-constructivo, en el tipológico arquitectónico y la ingeniería militar, donde las actividades de los ingenieros y arquitectos militares italianos al servicio de la Corona española en los siglos XVI y XVII, abrieron y constituyeron una área de investigación, ya en las Academias y centros de enseñanzas del arte bélico, ya con sus obras defensivas.

Son estas construcciones de arquitectura defensiva y militar, las que se consideran ejercieron una influencia enorme en la propia estructura urbana de las nuevas ciudades hispanoamericanas y en su desarrollo social y cultural, hasta el punto de que todas estas ciudades dieron un gran avance hacia la modernización. En estas villas fortificadas resaltan el trazado regular y racional de la ciudad fortificada, y la definición de ciertas tipologías de edificios conectados con las necesidades de su defensa y de su zona perimetral, compuesta por la muralla terraplenada, los baluartes y las posibles obras exteriores.

La acertada interpretación dinámica de la defensa, se debió a los aportes de los profesionales *del siglo XVI*.⁶ Entre ellos destacaron: *Georgio Paleari-Frattino*,⁷ *Juan Bautista Calvi*,⁸ *Filippo Terzi*,⁹ *Juan Bautista Cairato*,¹⁰ *Micer Benedito Ravenna*,¹¹

⁶ Profesionales del Siglo XVI: Diego García de Palacio - Pedro Juan de Lastanosa - Jerónimo Muñoz – Quinto Pierres Bedel - Cristóbal de Rojas - Tiburcio Spannocchi - Juanelo Turriano o Giovanni Torriani - Juan de Ciscara. Ver sus biografías en el Glosario.

⁷ VIGANO, Marino. (2004). *"El fratin mi Ingeniero": i Paleari Fratino da Morcote ingegneri militari ticinesi in Spagna (XVI-XVII secolo)*. Edición Casagrande S.A., pág. 111

⁸ CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (1998). *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*. Editorial NEREA S.A. Madrid - España, pág. 85

⁹ *Ibidem*, pág. 148

¹⁰ *169 Ingenieros del Rey del siglo XVI identificados por Aparici y López Muiños* (Artículo).

Consultada la página web oficial de los Ingenieros del Rey: <http://archive.is/www.ingenierosdelrey.com> y http://web.archive.org/web/20071212011723/http://www.ingenierosdelrey.com/01_03_siglo16.htm en fecha 22 y 23 de mayo del 2012.

¹¹ *Ibidem*.

*Tiburzio Spannocchi,*¹² *Vespasiano Gonzaga Colonna,*¹³ *Jorge Setara,*¹⁴ *Antonio Ferramolino,*¹⁵ *Fr. Juan Vicencio Casale,*¹⁶ *D. Gabriel Tadini de Martinengo,*¹⁷ *Juan Bautista Antonelli,*¹⁸ *Leonardo Turriani.*¹⁹

Todos iniciaron un gran esfuerzo por alcanzar una mejor comprensión en el área de la aplicación de los materiales en la construcción de baluartes y cortinas, del asiento y espesor de las cimentaciones y muros, de la profundidad y ancho que debían tener los fosos defensivos; de la inclinación de los taludes, de la resistencia de bóvedas y forjados, del suministro y evacuación de las aguas, entre la relación del trazado hecho sobre los polígonos regulares y el perímetro perfecto, capaz de resistir el peor de los asedios. Pero el mayor aporte fue la siembra de los principios y criterios de la arquitectura militar abaluartada²⁰ surgida en Italia en las décadas finales del siglo XV, en pleno esplendor del Renacimiento.

La actividad técnica constructiva de los *Ingenieros del Rey* fue muy enriquecedora porque estos profesionales de la Arquitectura y la Ingeniería, que viajaron al Nuevo Mundo fue una generación de avanzada, con gran disposición hacia un nuevo diseño defensivo vanguardista, conjugando con gran destreza la singularidad del trazado, saltándose la rigurosidad geométrica y la proporcionalidad de los ángulos, para dar

¹² CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (1988). *Tiburzio Spannocchi, ingeniero mayor de los reinos de España*. Revista de la Facultad de Geografía e Historia, núm. 2, España, págs. 77-90.

¹³ VENTURA, Leandro. (1991). *Vespasiano Gonzaga Colonna, 1531-1591, mostra iconografica nel quarto centenario della morte : Sabbioneta, 7 settembre-13 ottobre 1991*. Publicado por Il bulino, en Bologna. Escrito en italiano.

¹⁴ CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (1998). *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*. Madrid - España. Editorial NEREA S.A., España, pág. 123.

¹⁵ *Ibidem*. Pág. 127

¹⁶ *Ibidem*. Pág. 95

¹⁷ *Ibidem*. Pág. 23

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Ibidem*. Pág. 125

CÁMARA MUÑOZ, Alicia; MOREIRA, Rafael y VIGANO, Marino. (2010). *Leonardo Turriani el Ingeniero del Rey*. Madrid. Castalia, Editorial S.A.,

²⁰ CARRILLO DE ALBORNOZ, Juan. (junio 1996). *Historia del Arma de Ingenieros, siglos XVI al XIX*. Memorial del Arma de Ingenieros. Núm. 54. Madrid, páginas 19-21.

respuestas adecuadas a la irregularidad de los terrenos, sin restar belleza y rigor científico, dejándolo como un gran legado a la posteridad. Es por ello, que en esta época contemporánea, los conjuntos más relevantes del patrimonio histórico-cultural lo constituyen los elementos tangibles, de la Arquitectura Defensiva y Militar de tan significativo *Itinerario comercial transoceánico*, desarrollada en Hispanoamérica, en el Caribe y en Filipinas, especialmente los conjuntos de edificios defensivos militares y sus espacios urbanos, vinculados a la expansión comercial entre Hispanoamérica, Filipinas y España, en los siglos XVI, XVII y XVIII.

Los orígenes de estos aportes y avances tecnológicos, que generaron una arquitectura defensiva cualificada y con altos niveles técnicos, funcionales y estéticos, los encontramos en los albores del Siglo XV. Porque fue durante este tiempo, cuando en el continente europeo se inició una transformación tecnológica que afectó a todas las disciplinas del conocimiento humano, coincidiendo con el descubrimiento del Nuevo Mundo por España y luego su conquista.

Una conquista que evolucionó y en la medida de cómo se fue consolidando, fue generando nuevas necesidades. Por ello, la defensa de los conquistadores tomó otro giro, porque la defensa dejó de ser interna, para convertirse en externa. Volviéndose perentoria y al mismo tiempo muy demandante a causa de la necesidad de protección de las nuevas fronteras que se fueron diversificando producto de las nuevas características geográficas, más el auge que fueron tomando las relaciones socio-políticas y comerciales.

En el marco de la introducción, se puede afirmar que este *Patrimonio Histórico Cultural* es singular, notorio e interesante por la diversidad de sus componentes; en él se encuentran presentes diversas rutas culturales, acompañado por su arquitectura defensiva, que tuvo un costo y un esfuerzo para lograr su construcción, sumándose a la memoria histórica los aciertos y las equivocaciones de las políticas y los criterios diferentes de las autoridades y gobernantes de las épocas cuando fueron edificadas, y que tuvieron su cuota de responsabilidad por obstaculizar sus terminaciones, contribuyendo a la elevación de los costos.

Pero, en resumen, hay que considerar, que su mayor importancia está en que fue la resultante de un gran avance de la globalización comercial, del Derecho Internacional y de las nuevas tecnologías de la construcción y la Arquitectura Defensiva y Militar.

En buena medida, la historia colonial, la moderna y la propia imagen actual de estos territorios patrimoniales, están condicionadas por este periodo histórico. Así pues, los restos tangibles de los mismos han cumplido con todos los elementos que se han establecido, para que se pueda considerar como *Patrimonio Histórico Cultural* y en el mejor de los casos, *Patrimonio de la Humanidad*.

1.1. Antecedentes

Se han incrementado los estudios histórico-arquitectónicos vinculados con el mundo de la arquitectura defensiva, construida por la Corona española en lo que fueron sus posesiones indianas. Estas investigaciones las han acometido grupos multidisciplinares de profesionales que tratan de ahondar en su conocimiento, con el objetivo de preparar las bases para futuras o inminentes intervenciones de este patrimonio histórico, el cual, en variadas ocasiones, ha permanecido, desatendido o en manos de intereses, ajenos al concepto patrimonial, quienes lo han sido sometidos a procesos de transformación irreversibles.

En paralelo, se ha iniciado una concienciación sobre el reclamo turístico, que supone este patrimonio puede proveer. Igualmente, ha surgido la necesidad de prever intervenciones de mantenimiento o restauración, mediante proyectos de rehabilitación integral. Teniendo en cuenta lo vasto que es este patrimonio y lo diseminado que está por todas las costas americanas y las de Filipinas. Estas acciones se han formalizado, como una forma de combatir el estado de abandono y el continuo deterioro de muchas de las fortificaciones, junto al peligro de desaparición impune de ciertas piezas arquitectónicas de gran transcendencia histórica, tratando de fijar, al mismo tiempo, criterios de valoración patrimonial y puesta en valor.

Los esfuerzos realizados por algunos entes gubernamentales patrimonialistas de los países donde están ubicados, han tenido resultados tales como la catalogación e inventarios

de las fortificaciones y los Caminos Reales. Pero el más importante ha sido el trabajo documental del *Archivo General de Indias en Sevilla*, el *Archivo General de Simancas*, los *Archivos Históricos* de los países sede. Se aúna las investigaciones de particulares, como Juan Manuel Zapatero, el Dr. Arq. Jorge Galindo²¹ con su tesis doctoral y la Dra. Arq. Sara Elizabeth Sanz Molina.²² Con la tesis *Tres Fortificaciones en Nueva España: Estudio arquitectónico constructivo*.

Entre los organismos internacionales, cuenta la protección patrimonial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) que, a partir de la *Conferencia General de 1972*,²³ adoptó la *Convención del Patrimonio Mundial* para evitar la pérdida de valiosos monumentos y sitios de relevancia en el mundo. Se tiene a favor los resultados del *Seminario Internacional sobre "Metodología, definiciones y aspectos operativos de los itinerarios culturales"*, organizado por el *Comité Internacional de Itinerarios Culturales*, que tuvo lugar en Ibiza los días 21 y 22 de mayo de 1999.

Con ocasión del Seminario antes citado sobre las fortificaciones abaluartadas hispanas, se ha aunado la *Carta de Itinerarios Culturales* de ICOMOS, elaborada por el *Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales* (CIIC) de ICOMOS. Ratificada por la 16ª. Asamblea General del ICOMOS, Quebec (Canadá), el 4 de octubre de 2008.²⁴ Entre los objetivos de la Carta, está el “*dejar sentados los fundamentos conceptuales y la metodología de la investigación propios de la categoría de Itinerario Cultural en relación a otras categorías de bienes anteriormente estudiadas...*”

²¹ GALINDO DIAZ, Jorge Alberto. (marzo 1996). *El conocimiento constructivo de los ingenieros militares del siglo XVIII. Un estudio sobre la formación del saber técnico a través de los tratados de arquitectura militar*, (tesis doctoral). Barcelona - España.

²² SANZ MOLINA, Sara Elizabeth. (mayo 2002). *Tres Fortificaciones en Nueva España: Estudio arquitectónico constructivo*, (tesis doctoral). Barcelona – España.

²³ Consultada la página web oficial de UNESCO – INSTRUMENTOS NORMATIVOS, en fecha: 20 de mayo del 2012: <http://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf> y http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=35132&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

²⁴ Consultada la página web oficial de ICOMOS – RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA GENERAL, en fecha: 20 de mayo del 2012: <http://peru.icomos.org/GA2008Resolutions.pdf>

1.2. Planteamiento del Problema

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, el Reino de España organizó "*la Carrera de Indias*", siendo esta una red de comunicaciones marítimas que se iniciaron para dar impulso y estructura al intercambio comercial con el Nuevo Mundo, promovida por la conquista y el colonialismo, sumándose a ella otras relaciones de carácter religioso como la evangelización y la de dotación de mano de obra como la esclava, haciendo que se convirtiera en una red de dimensiones intercontinentales, porque unió tres continentes a través de mares y océanos. Todas estas acciones generaron un rico patrimonio histórico que hoy llama a una concienciación del mismo y para ello nos hemos propuesto una investigación. Esta investigación, que tiene por resultado esta tesis doctoral, la cual, está orientada por los conceptos de *Arquitectura y Patrimonio Histórico*; estos fundamentos conceptuales llevan a centrar en el estudio y análisis, de esta red de comunicación comercial denominada "*la Carrera de Indias*" y con ella su *Arquitectura Defensiva*.

La gran importancia de esta investigación radica, en que este itinerario partía desde Sevilla hasta Hispanoamérica y Filipinas, provocando el encuentro de varias culturas en un tiempo y en unas geografías específicas. Por ello, esta investigación se hará desde los valores etnológicos y etnográficos, ya que fue una epopeya de conquistas y una bitácora de comercio global que definieron la mayor ruta transoceánica y con ella un *Itinerario Cultural*, porque es evidente la existencia de una memoria histórica que los une y los conforma como una verdadera identidad intercontinental.

La creación de todo un contexto arquitectónico defensivo a lo largo de los recorridos de la flota de Indias, el cual fue clave en el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español y su navegación con sus posesiones de ultramar, es conducente para realizar otro análisis investigativo, desde la perspectiva tecno-arquitectónica e histórica, de las construcciones y de las diferentes intervenciones para la puesta en valor, preservación y del estado actual de los enclaves de fortificaciones defensivas y militares, construidas y desarrolladas por España, en sus colonias y para la defensa de las relaciones comerciales, entre la Corona y el Nuevo Mundo, durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Siendo un valioso Patrimonio Histórico-Arquitectónico, en la actualidad.

Todos estos conjuntos están edificados en espacios, en una íntima relación de tierra, costa y mar, conformando diversos paisajes con factores identitarios, naturales, culturales y tecnológicos de un Tempo Histórico. Todo lo cual conlleva a un estudio de conjunto, en donde se analizarán las formas en las que dicha relación se plasmó en el territorio, tomando como premisa el factor geográfico en estas regiones, las cuales proporcionó la seguridad y permitió a la rapidez de la navegación comercial entre las colonias y España, todo lo cual generó una ruta comercial en este período colonizador, cuyo punto de partida fue Sevilla, a través del río Guadalquivir y los puertos españoles de Cádiz y Sanlúcar de Barrameda.

Desde aquí, la “*la Carrera de Indias*”²⁵ con sus dos Flotas, la de “*Nueva España*” y los “*Naos de Tierra Firme*”,²⁶ establecieron un *Itinerario* de ida y retorno, que hoy en día tiene una gran connotación histórica y cultural por el tráfico de oro, plata, artículos suntuosos y fabulosos cargamentos extraídos de los virreinos del Perú y Nueva España, de Filipinas y del Lejano Oriente.

Por lo que esta propuesta de investigación se basa en lo siguiente:

1. En la naturaleza geo-marítima de las rutas, definidas por:
 - a. Las Rutas marítimas a través del océano Atlántico, el mar Caribe y el océano Pacífico. Estas fueron: la Flota de Nueva España, denominada “*la Carrera de Indias*”; los “*Naos de Tierra Firme*”; la “*Flota de la Mar del Sur*” y la *Nao de la China*, conocida como “*Galeón de Manila*”, los cuales formaron corredores interoceánicos en los Océanos Atlántico y el Pacífico.

²⁵ GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio. (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Editorial ALGAIDA Editores, S. A. España.

VIDAL ORTEGA, Antonino. (2002). *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Editorial: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Universidad de Sevilla y Diputación Provincia de Sevilla. Sevilla, pág. 70.

HARING, Clarence Henry. (1939) *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. México, págs. 251-254.

THOMAZZI, Augusto. (1985). *La flota del oro. Historia de los Galeones de España*. Editorial: SWAN. Madrid, pág. 21

²⁶ SPAIN. Ministerio de ultramar. (1864). *Colección de documentos inéditos, relativos al descubrimiento conquista y colonización de las colonias españolas*. Editorial: Imprenta de Manuel B, de Quiroz. Madrid, pág. 548.

- b. Los Caminos del Agua definidos por las Rutas lacustres y fluviales, especialmente: la del Rio Guadalquivir en España; la de Rio Chagres, en Panamá; la del Rio Orinoco y Meta en Venezuela, Rio de la Plata en Argentina; Rio Amazonas en Brasil; el Rio Magdalena en Colombia; Rio Grande en Texas Estados Unidos; etc., los cuales, en combinación con las Rutas terrestres, formaron verdaderos corredores intercontinentales en las Américas.
 - c. Las Rutas terrestres definidas por los Caminos Reales, los cuales, y habitualmente fueron demarcados, aprovechando antiguas sendas precolombinas; tanto, en las costas como las conducentes a las regiones interiores a causa de las ciudades fundadas en las cercanías a los yacimientos mineros y sus infraestructuras, y las originadas por la acción evangelizadora.
 - d. Igualmente, serán objeto de estudio los Caminos Mixtos que tuvieron gran importancia en el objetivo de hacer viable la comunicación y la ruta más corta entre el Atlántico y el Pacífico, los cuales, permitieron el enlace con las Filipinas a través del Océano Pacifico desde el Atlántico y con el continente suramericano por el Istmo de Panamá.
2. En el conocimiento histórico-técnico-constructivo de las fortificaciones defensivas con su estructura espacial abaluartada.
 3. En el modo de: ¿cómo fueron diseñadas? en cada una de las regiones indianas para dar respuesta a la demanda topográfica de defensa, tanto en tierra como en mar, por ello se convirtió en un condicionante del paisaje.

En definitiva, este estudio pretende contribuir al conocimiento de esta tipología, enmarcada en la revolución de la arquitectura defensiva abaluartada del renacimiento y la modernidad; edificada en un tiempo histórico, en unas geografías que las contienen, y que hoy día, conforman paisajes culturales únicos e identitarios. Y, de esa forma, poder concretar el estudio fundamental que contribuya al reconocimiento de este *Itinerario Cultural* de la mayor ruta transoceánica como *Patrimonio de la Humanidad*, el cual es el objeto de estudio de este proyecto de investigación.

2. Interés del tema elegido

La elección de esta red de comunicaciones comerciales, su arquitectura defensiva y la naturaleza ambiental donde están contruidos, como objeto de estudio de esta tesis y fundamentada en los principios de la Arquitectura y el Patrimonio Histórico, obedece a varias razones:

En primer lugar, porque es la gran red de comunicaciones que adquirió dimensiones intercontinentales, permitiendo recorrer cada año las decenas de miles de kilómetros que separaban las Filipinas e Hispanoamérica de Europa, acompañado de sus enclaves defensivos e históricos, los cuales hacen un impacto paisajístico en el territorio de gran singularidad patrimonial, lo que los ha convertido en tradicionales destinos de visita turística.

En segundo lugar, porque es poseedora de un itinerario multicultural con un desarrollo de una arquitectura vernácula; bajo un marco histórico con hechos relevantes como la transición de la Baja Edad Media al Renacimiento y luego a la Edad Moderna; más la evangelización y expansión de las lenguas, el intercambio de productos y con ello la explotación de las riquezas; configurando así un verdadero sistema socio-económico, político-cultural e internacional global.

En tercer lugar, es un testigo histórico de un proyecto de avanzada en cuanto al concepto político-territorial de fronteras ultramarinas y sus defensas a través del “*arte de la guerra*”, en una perfecta simbiosis en el proceso de cambios de la poliorcética. Por sus múltiples valores patrimoniales y porque en todo el gran conjunto marítimo, terrestre, lacustre y fluvial está claramente definida una Red de Paisajes Culturales, como cualidad del itinerario, con lo cual, se puede considerar un *Itinerario Cultural* a ser declarado *Patrimonio de la Humanidad*

En cuarto lugar, porque se hace necesario adoptar, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, medidas de la mayor eficacia conducentes a la adecuada protección, tutela, defensa y recuperación de estos bienes históricos-culturales, ya que, han sido objeto de un importante y constante expolio y/o intervenciones, principalmente los latinoamericanos, lo cual, han dañado y disminuido las riquezas arqueológicas, históricas

y artísticas, a través de las cuales se expresa, la identidad, el carácter nacional y la memoria histórica de sus respectivos pueblos.

En quinto lugar, porque fue la escenografía de un gran trasvase y confrontación cultural entre los nuevos mundos, sus gentes y sus culturas y el viejo mundo, activando la necesidad de un nuevo planteamiento *ius-bio-psico-social* con sus reivindicaciones en defensa de los derechos de los aborígenes, luego la de los esclavos y finalmente el mestizaje, contribuyendo de esta forma con los primeros pasos históricos hacia los *Derechos Humanos*.

En el pasado, este Patrimonio no tuvo la relevancia que merece. Es hasta hace unas décadas atrás, que se le prestó una limitada atención al estudio de las posibles amenazas de la expansión urbana y los conflictos ideológicos nacionalistas, contra este Patrimonio Histórico. Todo ello suscitado entre las administraciones gubernamentales y gestores, puesto que, por un lado, se encuentra el *Patrimonio Nacional* de cada país donde esta el enclave defensivo, como agente patrimonial de marcado carácter conservador y carente de una política turística activa, en la mayoría de ellos. Por otro lado, están las administraciones municipales y los agentes turísticos locales, que demandan nuevas actuaciones.

Todo lo cual, se convierte en un reto en el que hay que conseguir un equilibrio que puede plantear un modelo de gestión sostenible para el Itinerario Cultural de “*la Carrera de Indias*” y su Arquitectura Defensiva.²⁷

En sexto lugar: Hispanoamérica y Filipinas han sido un gran emporio de territorios con una diversidad de monumentos, ciudades y paisajes fortificados, que respondieron y salvaguardaron a una ruta defensiva y militar; teniendo estos enclaves, gran belleza, originalidad y variedad, donde se han podido catalogar castillos, fuertes, murallas, baterías, torreones y otras obras de defensa. Igualmente, destacan la nobleza monumental-constructiva y el uso de materiales locales, que hoy evoca un pasado guerrero, memorable

²⁷ CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (1998). *Fortificación y ciudad en los reinos de Felipe II*. Editorial NEREA S.A. Madrid - España. UNESCO está introduciendo un cambio de gran significación en la política de concesión del título de Patrimonio de la Humanidad. Si hasta ahora esa distinción se ha venido dando a bienes y lugares concretos, en estos momentos se pone énfasis asimismo en la valoración de rutas o itinerarios culturales de carácter transnacional.

y enriquecedor del acervo histórico cultural, presente y futuro. Para tener una idea de ello, se debe tener un acercamiento y conocer los enclaves históricos y defensivos del *Itinerario Cultural* de “la Carrera de Indias” y las diferentes rutas en Hispanoamericana, en el Caribe y en Filipinas a través de los siguientes países:

España: con el Fuerte del Espíritu Santo y el Fuerte de San Salvador de Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda. El Castillo de San Lorenzo del Puntal y el Castillo de Santa Catalina, en la ciudad de Cádiz. El Fuerte de San Felipe y el Fuerte de Santa Bárbara, en la línea de la Concepción. El Fuerte de Santa María, en el Puerto de Santa María.

Argentina: con el Fuerte Barragán y la Fortaleza San Miguel de Buenos Aires.

Bolivia: con el Potosí

Chile: con el Castillo de San Pedro de Alcántara, el Castillo de San Sebastián de la Cruz, el castillo de la Pura y Limpia Concepción, el Castillo de San Luis de Alba de Amargos y el Fuerte San Carlos, en la bahía de Corral, en Valdivia, más las fortificaciones de Chiloé, Biobío y Valparaíso.

Colombia: con Las Murallas de Cartagena de Indias o El Corralito de Piedra;²⁸ los Fuertes de la Caleta y del Boquerón; el Castillo de San Felipe de Barajas; el castillo de San Fernando de Bocachica; las Baterías del Ángel, San Rafael, San Fernando. Ubicado en Cartagena de Indias.²⁹ La Casa-fuerte de García de Lerma; Casa-fuerte de Bonda; fuerte de San Juan de las Matas; fuerte de San Vicente; Fuerte de Nuestra Señora de la Caridad o de Betin; Fuerte de San Antonio; el Fuerte de San Fernando y el Fuerte de la isla del Morro. Ubicados en Santa Marta³⁰

Cuba: con El Castillo de Los Tres Reyes del Morro; la Muralla de la habana; el Castillo de la Real Fuerza; Fortaleza del San Carlos de la Cabaña; el Castillo de San

²⁸ MENDOZA DE RIAÑO, Consuelo y CASTILLO, Mathieu Nicolás del. (2000). *Así es Cartagena de Indias*, Ediciones Gamma. S.A. Bogotá, pág. 233.

²⁹ REDONDO GÓMEZ, Maruja. (2004). *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Publicación de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Facultad de Arquitectura. Bogotá - Colombia, pág. 54.

³⁰ CIEZA DE LEÓN, Pedro de. (1995). *Crónica del Perú, primera parte* (Sevilla, 1553). Editorial: Franklin Pease GY. & Miguel Maticorena E. Lima: Tercera edición. Pontificia Universidad Católica/Academia Nacional de la Historia. Durante el siglo XVI, las tierras que actualmente componen la República de Colombia se consideraban como parte del Perú.

Salvador de la Punta; los Castillos Atarés y el Príncipe y los Fortines de la Chorrera, Cojímar y San Lázaro. Ubicados en la Habana.³¹ El Castillo de San Pedro de la Roca del Morro, ubicado en Santiago de Cuba.³² El Castillo de San Severino, localizado en Matanzas.³³

Estados Unidos: con el Castillo de San Marcos, en San Agustín de la Florida,³⁴ el Fuerte Matanzas y el Centro Histórico de la ciudad de San Agustín.

Filipinas: con las Murallas de Manila o Intramuros, el Castillo San Felipe Neri de Cavite; el Fuerte Fuerza de San Pedro en Cebú y el Fuerte de Nuestra Señora del Pilar de Zamboanga.

Guatemala: con el Castillo de San Felipe de Lara.

Honduras: con la Fortaleza San Fernando de Omoa y la Fortaleza de Santa Bárbara en Trujillo.

México: con la Ciudad Fortificada de San Francisco de Campeche;³⁵ los reductos San Luis, San José y Juan José de León; las Baterías San Miguel, San Matías, San Lucas, San Antonio y Sisal. Ubicado en Campeche; el Castillo de San Juan Ulúa, y el Fuerte de San Carlos de Perote en Veracruz.³⁶ Las Fortificaciones del Camino Real en Chihuahua, en la Cuenca del Río Florido. La Fortaleza de San Diego de Acapulco; el Castillo San Felipe de Bacalar en Quintana Roo.

³¹ Q. GARCÍA, José de Jesús; MENDIVE y DAUMY, Rafael María de. (1856). *Revista de la Habana*. Volumen 1 Editorial: Imprenta del Tiempo. Habana – Cuba, pág. 309.

GUITERAS, Pedro José. (1856). *Historia de la conquista de la Habana. (1762)*. Editado por: Parry and McMillan. Philadelphia, pág. 53.

³² CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. (1984). *Fortificaciones en Nueva España*. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Editado: Consejo Superior de Investigaciones Científicas - CSIC. Sevilla.

³³ *Ibíd.*

³⁴ VIGNERAS, Louis André. (1959). *Fortificaciones de la Florida. Anuario de Estudios Americanos*, Vol. XV. Publicado por: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla - CSIC. Sevilla, págs. 533-552.

³⁵ ANTOCHIW, Michel. (2007). *Las Primeras Fortificaciones de la Villa y Puerto de San Francisco de Campeche (Siglo XVII)*, Gobierno del Estado de Campeche, México.

³⁶ DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal. (1568). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, (texto en la web *cervantes virtual*, páginas.151-155)

Nicaragua: con el Castillo de la Inmaculada Concepción en el Río San Juan y el Fuerte San Pablo en Granada.

Panamá: con el castillo San Lorenzo el Real Chagré, en el Río Chagré.³⁷ Las baterías y Reductos San Fernando, Santiago y San Jerónimo, en Portobello.³⁸ Las Murallas de Panamá.³⁹

Paraguay: con los Fuertes de San Carlos del Apa y Borbón.

Perú: con los restos de Murallas de las ciudades Lima y Trujillo, más el Castillo del Real San Felipe, ubicado en el Callao.

Puerto Rico: con el Castillo de San Cristóbal, las Fortalezas de Santa Catalina; el Castillo de San Felipe del Morro; el Fuerte El Cañuelo; el Fuerte de San Gerónimo; el Polvorín de Santa Elena y las Murallas de San Juan de Puerto Rico.⁴⁰

República Dominicana: con la ciudad amurallada de Santo Domingo de Guzmán;⁴¹ y con ella la Fortaleza Ozama; la Torre del Homenaje o Torre de la Vigía; las Plataformas, la de Tirso Baja y la de Tirso Alta; Fuerte de La Caridad; Fuerte de la Concepción;

³⁷ ZAPATERO LÓPEZ, Juan Manuel. (1985). *Historia del castillo de San Lorenzo del Real de Chagré*. MOPU. Edición: Servicio de Publicaciones, coedición: Servicio Histórico Militar. La importancia histórica del río Chagres estuvo en que fue una vía fluvial que atravesaba casi en su totalidad la estrecha faja de tierra que separaba el Océano Atlántico del Pacífico. Desde los primeros instantes del descubrimiento del Istmo de Panamá y a partir de las primeras exploraciones del Río Chagres se pudo comprobarse la importancia por parte de la corona española. Durante cuatro siglos ha sido este río la llave del Mar del Sur. Hoy no sólo es la llave sino la puerta y el camino.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ ZAPATERO LÓPEZ, Juan Manuel. (1978). *La fortificación abaluartada en América*. San Juan de Puerto Rico. Publicado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña, en San Juan – Puerto Rico.

ABBAD Y LASIERRA, Fray Íñigo. (1866). *Historia Geográfica, Civil y Natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*. Nueva Edición. Editado por: Imprenta y Librería de Acosta. Puerto Rico.

Ibidem. Pág. 1. Sobre el nombre de la Isla: "La isla de San Juan Bautista de Puerto-Rico, llamada por los Indios Borinquen, es una de las grandes Antillas, situada en el Océano Atlántico, y su Capital en los 18 grados, 10 minutos de latitud septentrional y 311 de longitud occidental".

⁴¹ VELÓZ MAGGIOLO, Marcio. (1972). *Arqueología Prehistórica de Santo Domingo*. Singapur Editado por: McGraw-Hill Far Eastern Publishers. New York. La Fortaleza Osama destaca en el conjunto amurallado de Santo Domingo de Guzmán. Fue edificada por los españoles durante la época de la conquista y colonización, en el 1502. Es la edificación militar en pie más antigua de todo el continente americano. De este punto salieron las expediciones que completaron el descubrimiento del Nuevo Mundo.

Baluartes El Conde; Fuerte de San Gil; Fortaleza de Santo Domingo; Fuerte El Invencible; el Castillo San Felipe en Puerto Plata.

Uruguay: con las Murallas de Montevideo; la Fortaleza General Artigas; la Fortaleza de Santa Teresa y Fuerte de San Miguel, en Rocha y la Batería y Fuerte de la Isla Maldonado.

Venezuela: con las murallas de la Guaira, el Camino de los Españoles, con el Fortín La Trinchera o Salto; el castillo Negro; el Fortín del Medio; el Fortín de la Cumbre o de la Cuchilla; el Castillo de San Joaquín; el Catillo Blanco o de La Loma del Viento. Ubicados en todo el trayecto del mencionado camino, por la Cordillera de la Costa desde la Guaira hasta Caracas.⁴² El Castillo Santiago de Araya, en Cumana. El Castillo de San Carlos de Borromeo en La Isla de Margarita;⁴³ los Castillos San Francisco de Asís y San Diego de Alcalá en el Río Orinoco; el Castillo de San Carlos de la Barra en Maracaibo; el Castillo San Felipe y el Fortín Solano en Carabobo.

Es evidente que la primera medida de la Corona Española, fue definir los puntos estratégicos de ingreso a los virreinos y gobernaciones de sus nuevos dominios en ultramar, como también las claves para su actividad comercial; denominándoles "*llaves de los dominios en el Nuevo Mundo*",⁴⁴ siendo esta una posición política y militarmente

⁴² GASPARINI, Graziano. (1985). *Las fortificaciones del período hispánico en Venezuela*. Editorial: Ernesto Armitano. Caracas – Venezuela.

GASPARINI, Graziano. (1965). *La arquitectura colonial en Venezuela*. Editorial: Ernesto Armitano Editor. Caracas – Venezuela.

CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. (1996). *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*. Editorial: Ediciones MAPFRE, S.A. España.

⁴³ *Ibíd.*

ZAPATERO LÓPEZ, Juan Manuel. (1978). *Cartografía y relaciones históricas de ultramar*. Tomo V. Colombia-Panamá-Venezuela. Madrid: Servicio Histórico Militar y Servicio Geográfico del Ejército. Editorial: LIBRERÍA SOLAR DEL BRUTO - Puente Tocinos, Murcia, España.

⁴⁴ ZAPATERO LÓPEZ, Juan Manuel. (1989). *Las «llaves» fortificadas de la América Hispánica. 1989*. No. 1. Militar. Revista de Cultura Militar. revistas.ucm.es. Editorial: Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense. Madrid. "La disputa por el Mar Caribe, ponía en primer término el panorama de lugares estratégicos, portillos de los territorios internos de los virreinos o gobernaciones, y abrigos de las rutas del comercio. La Corona designó a estos enclaves con la acertada denominación de «llaves», por ser decisiva política y militarmente su conservación para la seguridad y desenvolvimiento de un territorio".

ARELLANO, Fernando. (1988). *El arte hispanoamericano*. Impreso por: Editorial Ex libris, Caracas, págs. 236-237.

vital en la conservación de sus territorios ultramarinos. Planteándose como su mayor preocupación el dotarlas con proyectos de fortificación y atender su manutención de pertrechos y tropas. Es así, como Cuba fue la "*Llave al antemural de las Indias*",⁴⁵ Puerto Rico la "*Llave de la Antillas*"⁴⁶ y en tierra firme, Cartagena de Indias la "*Llave de Indias del Perú*".⁴⁷ Convirtiéndose en los objetivos importantísimos para otras naciones, en sus intenciones de socavar los cimientos del poder del imperio español en América.

⁴⁵ ARRATE, José Martín Félix De. (1964). *Historia y Cultura Iberoamericana*. Capítulo VIII. Pág. 664. Imprenta y Librería de Andrés Pego. Habana Cuba 1876. re-editada por la Comisión Nacional Cubana de la UNESCO.

⁴⁶ FERNÁNDEZ SUÁREZ, Luis y RAMOS PÉREZ, Demetrio. (1990). *Historia general de España y América*, Volumen 9, Parte 2. Ediciones Rialp, S.A. España, pág. 191. Puerto Rico pronto se convirtió en la "*Llave de las Antillas*", el lugar estratégico de más importancia para España en el Nuevo Mundo. Fue punto de partida para cientos de expediciones que salieron a colonizar y a explorar las Américas, además de un puerto de embarque para el oro de las islas hacia España. Para proteger su territorio, los españoles convirtieron a la isla en un baluarte impenetrable, con una ciudad amurallada reforzada por los fuertes de El Morro, San Cristóbal y San Gerónimo.

⁴⁷ Los títulos "*Llave y Antemural del Reino*" y "*Llave de las Indias*" que recibió Cartagena de Indias son explicables, debido a su posición estratégica en el Caribe; su relación directa con la feria de Portobello, el virreinato del Perú y su profunda y segura bahía. Esta condición la fue convirtiendo en punto obligado de parada, para abastecer a la tropa y comerciar con la península y otras colonias.

3. Acotaciones y objeto de estudio

Se trata del *Itinerario Cultural* de “*la Carrera de indias*” con sus rutas marítimas, lacustres, fluviales, terrestres y los enclaves fortificados para la defensa de las mencionadas rutas, construidas y desarrolladas en Filipinas y América entre los siglos XVI, XVII y XVIII. Específicamente, en la región de la Costa Atlántica, la del Pacífico y la del Caribe.

Tanto la fortificación del sistema defensivo como la gran red de comunicaciones se construyeron con un propósito, estos fueron: el económico-mercantil, el defensivo-militar tanto de fronteras como de la soberanía del Reino de España en el Nuevo Mundo, y el trasvase etnológico y etnográfico. Convirtiéndose, en la estructura del Imperio Colonial más avezado de la Edad Moderna, todo lo cual, permitió una gestión política-administrativa y comercial global, uniendo a tres continentes, mediante el control jurídico-político y la administración de sus territorios y sus fronteras ultramarinas, facilitando un intercambio cultural, técnico-constructivo; urbano-territorial, arquitectónico-estructural y espacial-paisajístico.

Todo lo cual, generó una verdadera red de Caminos Reales de comunicación y ciudades comerciales en unas geografías singulares y con ello, un mejor conocimiento del mundo a nivel geográfico por medio de las exploraciones navales y territoriales, más los grandes avances en las técnicas de la navegación y la representación cartográfica.

Para poder colocar en contexto macro-patrimonial, hay que establecer una comprensión desde el punto de vista de su materialidad, porque es de vital importancia como paso previo para su intervención y dinamización, y es indispensable en la toma de decisiones, tanto en los proyectos de su restauración y conservación, como para su valoración como Patrimonio Histórico único y vanguardista, fundamentado en el “*arte militar*” y el “*arte de fortificar*”.

En la actualidad, es un hecho cierto la gran importancia del Patrimonio del *Itinerario Cultural* de “*la Carrera de Indias*” y su *Arquitectura Defensiva*. Igualmente, su valoración cultural en términos nacionales, en cada país donde están ubicados y en términos internacionales, porque son las evidencias tangibles de los avances tecnológicos

en todas las aéreas del saber de ese *Tiempo Histórico*, ya que, todos estos conjuntos defensivos ya red de comunicaciones se han regido por los mismos principios técnicos-constructivos que concretaron la evolución de períodos de desarrollo científico y técnico de la náutica, la poliorcética y la arquitectura militar, durante trescientos años. Es por ello, que estas rutas con sus fortificaciones y sus contextos constituyen un patrimonio de valor universal.

4. Objetivos de la Investigación

El objetivo general de esta investigación consiste, en poner en valor el *Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” a través de su Arquitectura Defensiva*, partiendo de la premisa fundamental de que fue el gran escenario de acciones y encuentros entre los nuevos mundos, sus gentes, y sus culturas con el viejo mundo. Hoy y para el futuro se podría declarar, como un *Itinerario Cultural representativo* y con *carácter evocador* de un encuentro de *civilizaciones*, de una *religión*, de una *memoria histórica* y de la *gestión de un territorio*.

La posesión del gran patrimonio edificado, vial e inmaterial del citado Itinerario Cultural se puede valorar a nivel: antropológico, etnográfico, arqueológico, arquitectónico e histórico, para la propuesta de esta investigación que se formula, como tesis doctoral. Igualmente, para fundamentar un macro proyecto de dinamización para el *Turismo Cultural*, dentro de un marco de desarrollo sostenible.

Esta investigación, es una aportación propia en forma de tesis doctoral, la cual se centra en:

- a. Los aspectos compositivos, formales, constructivos, tecnológicos y arquitectónicos.
- b. Los aspectos territoriales, etnológicos, identitarios, testimoniales de una memoria histórica y ambiental.

Se Tratará de ir más allá de los estudios meramente históricos, para una identificación y clasificación de los valores patrimoniales que permitan enmarcar ampliamente el concepto de *Itinerario Cultural*, en la búsqueda de fundamentar un proyecto con los objetivos especiales y básicos de *Patrimonio*, *Territorio* y *Turismo Cultural*.

3.1. Objetivos Específicos

En esta investigación se ha planteado cinco objetivos, los cuales se describen a continuación:

Objetivo Primero:

Investigar: cómo esta *Ruta Defensiva* estructuró el mayor Imperio Colonial de la Edad Moderna, desde las gestiones: política-administrativa; cultural-religiosa; comercial-vial; territorial-urbanística-arquitectónica y la técnica-constructiva. Para poder sustentar el reconocimiento de la significación histórica, monumental y universal de las diversas Rutas y Caminos, más las diversas tipologías de los enclaves defensivos y sus Fortificaciones en Hispanoamérica, el Caribe y Filipinas en forma de Patrimonio de la Humanidad y de esa forma se puedan proteger de la posibilidad de intervenciones poco idóneas, producto de las múltiples políticas de rescate, protección, conservación y educación, de los diferentes países donde se encuentran, sin un criterio patrimonial, unificado y global.

Para lograrlo, se plantea considerar un análisis y diagnóstico tecnológico, geo-histórico, patrimonial y de incidencias, basado en la comparación y la analogía e, igualmente, en la profundización del conocimiento de la *Arquitectura Militar Hispanoamericana*, desarrollada durante el siglo XVI, XVII y XVIII.

Objetivo Segundo:

Analizar las repercusiones colaterales de este *Itinerario Cultural Defensivo*, en la inducción y surgimiento de otras rutas como: la *Ruta del Esclavo*, la *Ruta de las Especias*, la *Ruta del Mercurio* y la *Ruta de la Evangelización*. Aunado a ello, la reivindicación de las *Rutas Indígenas* como las precursoras de los *Caminos Reales Iberoamericanos*, contribuyendo grandemente en la diversidad, expansión de las tradiciones y la riqueza cultural, convirtiéndolo en un patrimonio común de la humanidad.

Objetivo Tercero:

Analizar, desde la perspectiva geopolítica-cultural del Estado español durante los siglos XVI al XVIII. Así como, la singularidad de las *fronteras marítimas*, la *administración de sus territorios* y la *defensa* de las mismas. Cabe señalar la importancia del *Patrimonio Histórico Documental* y del *Derecho Sustantivo* que fundamentó y reguló

los derechos y obligaciones de los diferentes *Convenios y Tratados Internacionales* sobre *nacionalidad, fronteras y territorios*.

Objetivo Cuarto:

Realizar el estudio histórico-etnográfico; el arquitectónico-tipológico; el técnico-científico; el territorial urbanístico, el ambiental y el paisaje natural y cultural de los enclaves defensivos y edificados para proteger el *Itinerario Cultural* de “*la Carrera de Indias*” y su *Arquitectura Defensiva* para su puesta en valor, incluyendo el registro gráfico del estado actual de cada uno de ellos. Igualmente, para la red de rutas y caminos que conforman el citado *Itinerario*.

Para lograrlo, se realizará un análisis cualitativo de los elementos arquitectónicos-constructivos; de las técnicas y los materiales de construcción empleados; aciertos y desaciertos en la preservación de los elementos históricos; así como su deterioro, rescate, preservación y puesta en valor;⁴⁸ sobre la base del estudio de su evolución histórica, técnica constructiva, de los materiales locales utilizados y de las tipologías arquitectónicas y estructurales.

Para complementar la anterior premisa, se debe investigar la acción creativa de los *Ingenieros del Rey*, destacándose la familia de los *Antonelli*.⁴⁹ Aunado a ello, los aportes de los *Tratadistas* y sus tratados técnicos, partiendo de la información sobre las obras realizadas y publicadas en “*Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España desde su restauración*”,⁵⁰ siendo esta una compilación realizada por *Eugenio Llaguno* y

⁴⁸ Es de vital importancia ver sus monumentos, que contienen un valor universal y excepcional desde el punto de vista de la historia, de la ciencia, tecnología, el arte y la arquitectura. Igualmente ver a estos conjuntos históricos defensivos, consagrados como elementos claves para la preservación de este patrimonio, cuya arquitectura, unión e integridad con el paisaje redunda en los valores descritos en sus monumentos, más los valores estéticos, etnológicos y antropológicos.

⁴⁹ La familia Antonelli dio a España excelentes arquitectos militares e hidráulicos, contando con Roda y los Garavelli. A ellos les debemos las mejores fortificaciones tanto las de la península, las de África como también las que aún subsisten en América. Los Antonelli fueron arquitectos de origen italiano, específicamente de Gatteo.

⁵⁰ LLAGUNO Y AMÍROLA, Eugenio y CEÁN BERMÚDEZ, Juan Agustín. (1977). *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España desde su restauración*. Tomo I, II, III, IV. Editorial: Imprenta Real, Madrid, 1829. Edición contemporánea, Madrid: Ediciones Turner. España.

Amírola.⁵¹ La cual, posteriormente fue ampliada por el aporte de nuevos datos y adiciones de Juan Agustín Ceán-Bermúdez.⁵²

Esta investigación también se centra en el estudio de la aplicación de las diversas técnicas actuales de preservación, conservación y consolidación de los materiales: como la piedra coralina, la madera, la fábrica de ladrillo etc. Las cuales, en un porcentaje alto, han recibido daños irreversibles a su composición geológica, y a su resistencia como material estructural y por consecuencia se ha alterado al testigo histórico.

Para una mejor diagnosis se hará el estudio, in situ de patologías y la situación de incidencias⁵³ de las intervenciones y añadidos o huellas de contacto para el rescate y/o rehabilitación acertadas o desacertadas de las fortificaciones; específicamente las que atañen a las estructuras, elementos defensivos, componentes y añadidos, el estado actual de muros, revoques, pisos, cubiertas, técnicas, materiales de construcción y su tradición constructiva.

Objetivo Quinto:

Es muy importante que se haga un análisis de los fundamentos de legalidad que los declara *Patrimonio Histórico*, sus *valores colectivos, específicos, locales*, su *autenticidad* y como *factores de desarrollo*. Para lograr conclusiones viables de esta investigación, se

⁵¹ Don Eugenio de Llaguno y Amírola, escritor y político español, nació en 1724. Como escritor e investigador, la obra que más renombre le dio fue la titulada “*Noticias de Arquitectos y Arquitectura de España*”, publicada en 1829 por Cea Bermúdez.

⁵² Juan Agustín Ceán Bermúdez. nació en 1829, es uno de los asturianos más ilustres de todos los tiempos, fue un pintor, historiador y crítico de arte, amplió la obra de Eugenio Llaguno y Amírola *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España* (Madrid, 1829, 4 Vols.)

⁵³ La conservación y restauración de las obras de la arquitectura histórica es esencial para satisfacer la necesidad de los pueblos de mantener vivo su patrimonio cultural y su identidad. El carácter emblemático y público de los edificios u otras construcciones similares, como las fortificaciones, castillos, baluartes, baterías, capillas iglesias, acueductos, puentes, etc., hace que su conservación sea mucho más influyente que la de otros elementos del patrimonio histórico, como el patrimonio mueble. Pero, al mismo tiempo, su exposición permanente a la intemperie y la imperiosa necesidad de un mantenimiento constante hacen que su conservación y, especialmente, sus restauraciones sean más complejas y difíciles que las de otros objetos como las esculturas o las pinturas... Por ello, se hace necesario intervenir en la restauración de un edificio o de una construcción histórica, con una metodología adecuada y para eso es muy importante realizar los estudios previos de su estructura constructiva y diseñar las soluciones de refuerzo o reparación necesarias. Todo ello siguiendo los criterios y los conocimientos técnicos más avanzados y reconocidos por la comunidad internacional.

debe concienciar, que en la actualidad, muchas de estas intervenciones podrían cuestionarse, igualmente, los proyectos de conservación, que han obedecido a las políticas y al protagonismo relevante de las *administraciones locales*, así como de los *gobernantes* y *gobiernos de turno nacionales*, en la gestión del patrimonio histórico, poniendo en peligro su autenticidad y puesta en valor patrimonial, ya que, varios de ellos están declarados *Patrimonio de la Humanidad*.

Esto es debido a los aciertos o desaciertos de la interpretación y aplicación de las *Leyes de Protección del Patrimonio Histórico*⁵⁴ de los países donde están los enclaves de los Conjuntos Defensivos Militares. En base a lo antes descrito, es conveniente hacer un análisis comparativo que nos lleve a diagnosticar estas incongruencias e insuficiencias, para definir políticas y tecnologías globales que permitan verdaderamente proteger y conservar este patrimonio, basados en los Fundamentos básicos de la Protección Patrimonial.

Investigar ¿cómo puede darse la adecuación? del *Patrimonio Histórico-Cultural* de “*la Carrera de Indias*” y su *Arquitectura Defensiva*, para poderlo insertar en la función turística, teniéndose muy en claro que son espacios patrimoniales muy diferenciados por poseer estatus jurídicos nacionales y modelos de gestión particulares.

⁵⁴ El Profesor Pepe Castillo, en su ponencia: *La tutela del Patrimonio Histórico: fundamentos y evolución histórica*, dejó muy en claro el concepto de Protección del Patrimonio Histórico cuando expreso: “*la Protección o Tutela del Patrimonio Histórico constituye un ámbito disciplinar y científico, aunque escasamente reconocido y articulado*”.

Ibídem: “*...el Patrimonio Histórico no es una realidad en sí mismo que concluye su propia conformación científica en el reconocimiento y estudio de su constitución material y significativa. Requiere ineludiblemente la puesta en marcha de iniciativas que hagan del mismo una realidad comunicada, aprehensible por parte de los ciudadanos*”.

5. Metodología

En base a lo planteado inicialmente y que da lugar a la investigación de esta tesis, se delimitan los enclaves y la red de comunicaciones, objeto de análisis del *Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva*, estableciéndose el ámbito de trabajo en España, Hispanoamérica y Filipinas.

A partir de la bibliografía y la base documental historiográfica existente sobre estos lugares y, sobre todo lo relacionada con la temática tratada, tales como las técnicas y los materiales constructivos utilizados, para la construcción de los conjuntos defensivos e históricos, de los siglos XVI, XVII y XVIII, su valoración como patrimonio y marco legal de protección, se inicia la elaboración de un marco teórico que va a servir de fundamento para la investigación.

Para una mejor comprensión y ejecución del plan de trabajo se ha establecido la investigación en tres fases y se describen a continuación:

Primera Fase de la investigación:

1. Relevamiento de las prácticas institucionales, en las que se hayan implicadas personas e instituciones sordas o altamente nefastas en la aplicación y el cumplimiento de las *Leyes de Protección al Patrimonio*, en las ciudades comerciales y portuarias, objeto de esta investigación tales como: Barragán y Buenos Aires en Argentina; Cerro Rico del Potosí en Bolivia; Cartagena de Indias y Santa Marta en Colombia; La Habana, Cienfuegos, Matanzas y Santiago en Cuba; Valdivia, Chiloé, Biobío y Valparaíso en Chile; San Agustín, Pensacola, San Francisco, San Antonio, San Diego y Santa Fe en Estados Unidos; Manila, Cavite, Cebú y Zamboanga en Filipinas; San Felipe de Lara en Guatemala; Omoa y Trujillo en Honduras; Campeche, Veracruz, Quintana Roo y Acapulco en México; Rio San Juan y Granada en Nicaragua; Rio Chagres, Portobello Darién y Panamá en Panamá; Alto del Paraguay y San Carlos de Apa en Paraguay; Trujillo, Lima y El Callao en Perú; San Juan en Puerto Rico; Santo Domingo y Puerto Plata en República Dominicana; Montevideo y Rocha en

Uruguay; Caracas, la Guaira, Isla de Margarita, Cumana, Araya, Puerto Cabello, Maracaibo y Ciudad Bolívar en Venezuela. Todo ello implica: elaborar estadísticas, evaluar leyes, analizar la cantidad y tipo de escuelas de ingeniería militar, diversas instituciones, etc., abocadas en el trabajo de protección del citado Patrimonio Histórico y su efectividad en el logro del mismo.

2. Revisión y análisis bibliográfico, referido a los aspectos de técnicas constructivas, arquitectónicas, estructurales y materialidad del sistema abaluartado. Por otro lado, las conceptualizaciones y problematizaciones que sobre la arquitectura defensiva abaluartada han trabajado, desde la historia, la arquitectura e ingenierías, la etnología y la etnografía.
3. Búsqueda de mapas, cartografía antigua y levantamientos de nuevos planos y mapas, para hacer los análisis comparativos entre lo original planteado o construido y las posibles intervenciones realizadas a lo largo del tiempo. Igualmente, para establecer categorías arquetípicas, según el enclave territorial y proporciones en el diseño y la tecnología a fin de que sea una referencia para la gestión patrimonial.
4. Definición de los conceptos claves, que guiarán el trabajo de investigación, es decir, la elaboración del marco teórico y metodológico.

Segunda Fase de la investigación:

1. Diseño y prueba de las Fichas Técnicas del estudio histórico, constructivo; del análisis tipológico-arquitectónico, del espacial, del estructural y de los materiales. Así mismo, la elaboración definitiva de las herramientas a utilizar para el desarrollo de la investigación.
2. Viajes: Visitas y estancias a los países donde se encuentran los enclaves defensivos a objeto de poder investigar *in situ*, para obtener las pruebas de campo y validación cuantitativa y cualitativa de los enclaves defensivos, las rutas: marítimas, las terrestres, las lacustres y las fluviales, igualmente el medio ambiente físico, el jurídico, el social y el económico.

3. Procesamiento cualitativo y cuantitativo de la información y datos obtenidos. Análisis y observaciones espaciales de las variables técnicas constructivas y arquitectónicas de las fortificaciones, así como las históricas y sociales. Determinación y provisión de los servicios. Ecosistemas identificados
4. Redacción y Revisión, tendiente a construir el corpus textual (verbal y visual) de la tesis doctoral, ya que se pretende ir redactando las partes correspondientes de la tesis.

Tercera Fase de la investigación:

El tratamiento de la información se realizará a partir de la aplicación de los procedimientos metodológicos, para la elaboración de las conclusiones.

El ítem 2 y 3 de la primera fase y el ítem 2 de la segunda fase, que consiste en el proceso de recogida de información, se divide en dos etapas consecutivas: en un primer lugar se realizará la búsqueda de la información a través de la consulta de las fuentes históricas y bibliográficas existentes, y en la segunda etapa, se conseguirá a través del trabajo de campo.

Para poder realizar esta última fase, se estableció un orden en cuanto a la obtención de la información requerida, para cuya obtención se diseñaron unas determinadas Fichas Técnicas de los inventarios correspondientes a las unidades del territorio, del uso histórico defensivo de los edificios patrimoniales, de la red de comunicaciones y del paisaje, las cuales se corresponden al ítem 1 de la segunda fase. En todos ellos se ha utilizado la observación como técnica cualitativa de obtención de datos.

En esta fase de la investigación hay que destacar, que para realizar el estudio de los conjuntos defensivos se utiliza una metodología mixta, en la que se han llevado a cabo, tanto aproximaciones objetivas como subjetivas, que permitan un acercamiento del espacio edificado y el de la red de comunicaciones en concreto, los cuales adquieren singularidad por la peculiar organización que presentan los hechos físicos y humanos, reflejándose en su monumentalidad, donde se tomara muy en cuenta los rasgos físicos del territorio, es decir, los elementos abióticos: la topografía, la litología y posteriormente los

elementos estructurales y funcionales, como los sistemas de explotación y el tipo de ocupación.

El método que se aplica está inspirado en la investigación analítica de Bunge.⁵⁵

Primero: "*Descomponer los objetivos para descubrir su mecanismo interno*": la investigación documental y la investigación de campo permite obtener el conocimiento técnico-constructivo de la arquitectura histórica, defensiva y militar realizada en Hispanoamérica y en el Caribe.

Segunda: "*Examen de la interdependencia de sus partes*": se deberá centrar en la relación entre el dimensionado, expuesto en el primero, y el funcionamiento de los elementos constructivos, estructurales y el espacio funcional de las edificaciones defensivas, las rutas y caminos reales.

Tercera: "*Reconstruir el todo en términos de sus partes interconectadas*": y así establecidas las relaciones podremos realizar los análisis, hacer deducciones y aportar nuevos conocimientos. La investigación consta de las siguientes etapas:

1. Investigación documental y bibliográfica.
2. Delimitación y selección del objeto de estudio.
3. Investigación de campo.
4. Procesamiento y análisis de la información.
5. Conclusiones.

⁵⁵ BUNGE, Mario. (1985). *La ciencia: su método y su filosofía*. Editorial: Siglo Veinte. Buenos Aires.

6. Fuentes y Técnicas para la investigación

La metodología de trabajo que se propone en esta investigación, se basa en los datos obtenidos de cuatro tipos diferentes de fuentes: las bibliográficas, las documentales los inéditos y en situ o visita al territorio. Igualmente, esta investigación se plantea desde una cuádruple perspectiva:

- a. Un enfoque general, desde el planteamiento del marco histórico desde el cual surge y se desarrolla el conocimiento de su tecnología constructiva y arquitectónica enfocada en la época.
- b. Un enfoque específico, en el análisis de las tipologías edificatorias de los diferentes conjuntos defensivos que nos definirán funciones, características arquitectónicas, evolución cronológica, uso de materiales, específicamente la piedra coralina y las relaciones entre los diferentes elementos y espacios que lo conforman.
- c. Un enfoque a través del Marco Legal, mediante el análisis comparativo de los diferentes marcos legales y la legitimación social de este patrimonio desde las visuales: autenticidad, factores de desarrollo y defensa de lo público.
- d. Un enfoque analístico de lo histórico-patrimonial, lo social-etnológico, de la singularidad urbanística-arquitectónica y la paisajística-territorial, para la puesta en valor del *Itinerario Cultural de “la carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva*.

6.1. Fuentes bibliográficas, documentales e históricas

Esta investigación requiere una revisión y análisis bibliográfico e histórico-documental sobre los aspectos técnicos de la edificación defensiva militar en el siglo XVI, XVII y XVIII, aunado a ello, la ejecución de un importante trabajo de archivo. El acopio de la información documental se realiza en fuentes primarias y secundarias pertenecientes a tres ámbitos:

1. El externo de todo el territorio indiano;
2. El político-administrativo de los virreinos de Nueva España, Nueva Granada, Perú y La Plata,
3. El regional de Cartagena de Indias, San Juan y San Agustín.

Las fuentes de información son las siguientes:

- a. Tratados de arquitectura de la época escritos en España e Hispanoamérica.
- b. Documentos históricos, técnicos y científicos de la época en Hispanoamérica.
- c. Crónicas de la época Hispanoamérica.
- d. Publicaciones actuales sobre historia, ciencia y tecnología referentes a España, Hispanoamérica, el Caribe y Filipinas.
- e. Leyes de Protección de Patrimonio Cultural, Planes de Ordenación Urbana, Normas Subsidiarias y Ordenanzas municipales, Inventarios de Bienes de Interés Cultural
- f. Inventarios de los bienes del Patrimonio Nacional en cada país de estudio,
- g. Planes Estratégicos,
- h. Los expedientes de ICOMOS y de UNESCO referentes a las declaraciones de Patrimonio y Paisaje de la Humanidad.

Se consultarán fuentes inéditas de los siguientes centros documentales:

- a. Archivo General de Indias.
- b. Florida Memory. State Library and Archives of Florida
- c. Archivo Histórico de San Agustín
- d. Biblioteca Nacional de Madrid.
- e. Instituto de Cultura Militar, Madrid.
- f. Entrevistas a personas altamente calificadas en el área.

Pese a que existe algunos estudios previos sobre los centros defensivos militares Hispanoamericanos y del Caribe, referentes a sus tipologías edificatorias y estructurales, la cual proporciona una información valiosa al respecto, se hace necesario un trabajo minucioso, mediante visitas a los conjuntos defensivos y los diversos monumentos que los conforman, para de esa forma poder identificar y constatar la información previa, igualmente, el poder conocer y registrar las diversas intervenciones y modificaciones accionados en esta arquitectura defensiva. Los medios técnicos utilizados fueron: estudios fotográficos y gráficos de sus elementos, detalles constructivos, estructurales y espacios que los conforman. También, un registro del estado de conservación, patologías más frecuentes e intervenciones efectuadas.

El registro de la información y análisis, se llevará a efecto mediante Fichas Técnicas de inventario, diseñadas especialmente para este estudio, según los siguientes criterios:

6.2. Fichas Técnicas de análisis, valoración patrimonial e inventario.

Esta investigación tiene dos ámbitos:

El primera es todo lo concerniente a "*la Carrera de Indias*" como *Ruta Interoceánica* más las *Rutas Fluviales y Lacustres*, las cuales se denominarán *Los Caminos del Agua*; más los *Caminos Reales* y los *Mineros*, que conformaron la red vial de comunicaciones, comercio y defensa.

El segunda es todo el sistema de Arquitectura Defensiva, puertos y ciudades fortificadas construidos para defender y proteger la *Ruta Interoceánica*, los *Caminos del Agua* y los *Caminos Reales*.

Por las anteriores razones, se ha diseñado varios modelos de Fichas Técnicas e inventario de los Bienes de Interés Cultural, con la finalidad de explorar las múltiples funciones que acogen estos espacios. así mismo, como el valor universal excepcional, en una realidad territorial concreta, histórica y técnica-constructiva. También, se ha aplicado un método estadístico en forma cualitativa, basado en la encuesta y sus conclusiones.

Estas son las razones que justifican, el porqué, en dichas Fichas Técnicas se recogerá la información correspondiente a la funcionalidad tecnológica, constructiva estructural, arquitectónica, uso de materiales líticos y al estado de conservación de cada uno de los bienes de interés cultural inmueble de cada uno de los Enclaves y de sus entornos inmediatos, para el análisis comparativo de la *Ruta Cultural* y de la *Arquitectura Defensiva*, objetos de esta investigación. En términos de investigación, las Fichas Técnicas recogerán información sobre:

1. *Los aspectos generales*: identificación, fecha de construcción, titularidad, situación administrativa, fecha de resolución, categoría, nivel de protección y localización, tanto de la red vial de rutas y caminos como de los enclaves defensivos. Seguido del estudio histórico-documental y descripción de las fortificaciones.
2. *Estado de conservación y uso*: estado de la red vial, del conjunto defensivo y sus monumentos, uso actual, uso previo, situación y usos del entorno.
3. *Valoración actual y potencial* del bien como recurso turístico en función de su interés. A continuación, se describen las Fichas Técnicas.

Fichas Técnicas del Itinerario Cultural y el Sistema Defensivo

Cuadro: 1

Capítulo	Área de investigación	Modelo de Ficha Técnica	ANEXO
II	Localización y ámbito espacial de las Rutas y Caminos Reales Análisis historiográfico de las Rutas y los Caminos Reales.	<u>Ficha 01CA</u> : Cartografía <u>Ficha 02AE</u> : Análisis del ámbito espacial <u>Ficha 03AH</u> : Análisis historiográfico	A
V	Localización y ámbito espacial de los Enclaves Defensivos Estudio histórico constructivo de los Enclaves Defensivos.	<u>Ficha 01</u> : Visita al Territorio <u>Ficha 02</u> : Análisis del ámbito espacial <u>Ficha 03</u> : Estudio histórico constructivo	B C
VIII	Tipología y materialidad. Estructural y materiales Conservación patrimonial	<u>Ficha 04 y 05</u> : Análisis tipológico-arquitectónico y espacial. <u>Ficha 06</u> : Análisis estructural y materiales <u>Ficha 07</u> : Conservación patrimonial.	D E

Fichas de Valoración patrimonial del Itinerario Cultural y el Sistema Defensivo

Cuadro: 2

Capítulo	Área de investigación	Modelo de Ficha Técnica	ANEXO
IX	Marco Legal y grado de protección	<u>Ficha 8</u> : Nivel de Protección legal. Nivel de Protección urbana. Declaraciones como Patrimonio de la Humanidad por UNESCO.	F
X	Valoración Histórica-Patrimonial de los Enclaves Defensivos. Valoración Social-Etnológica. Singularidad Urbanística y Arquitectónica. Valoración Paisajística y Territorial	<u>Ficha 09</u> : Valores históricos y Patrimoniales <u>Ficha 10</u> : Valores sociales y etnológicos. <u>Ficha 11 y 12</u> : Valores arquitectónicos. <u>Ficha 13</u> : Valores paisajísticos: natural, cultural y territorio.	G
XI	Valoración Histórica Patrimonial de las Rutas y Camino Reales. Valoración social y etnológica. Singularidad arquitectónica. Singularidad urbanística. Valoración del Paisaje Natural, Cultural y Territorio	<u>Ficha 04HP</u> : Valores históricos patrimoniales. <u>Ficha 05SE</u> : Valores Sociales y Etnológicos. <u>Ficha 06UA – 07SA y 08UA</u> : Valoración y Singularidad Urbanística-Arquitectónicos. <u>Ficha 09PT</u> : Valores paisajísticos: natural, cultural y territorio.	H

Por otra parte, esta técnica también se ha utilizado para conocer las funciones de los bienes estudiados y las que priman en su entorno. De esta forma, se comprueba y actualiza la información ofrecida, permitiendo la elaboración de conclusiones de tipo comparativo, cualitativo y cuantitativo.

Son varios modelos de Ficha Técnica e inventario de los Bienes de Interés Cultural, con la finalidad de explorar las múltiples funciones que acogen estos espacios, así como el valor universal excepcional, en una realidad territorial concreta, histórica y técnica-constructiva. Por ello, en dichas fichas se recoge la información correspondiente a la funcionalidad tecnológica, constructiva estructural, arquitectónica, uso de materiales

líticos y al estado de conservación de cada uno de los bienes de interés cultural inmueble de San Agustín y del resto de los sitios estudiados y de sus entornos inmediatos para el análisis comparativo.

4. *Los aspectos generales*: identificación, fecha de construcción, titularidad, situación administrativa, fecha de resolución, categoría, nivel de protección y localización. Seguidamente: Estudio histórico-documental y descripción del proyecto.
5. *Estado de conservación y uso*: estado del conjunto defensivo y sus monumentos, uso actual, uso previo, situación y usos del entorno.
6. *Valoración actual y potencial del bien* como recurso turístico en función de su interés.

Por otra parte, esta técnica también se ha utilizado para conocer las funciones de los bienes estudiados y las que priman en su entorno. De esta forma se comprueba y actualiza la información ofrecida, permitiéndonos la elaboración de conclusiones de tipo comparativo, cualitativo y cuantitativo.

6.3. Fases de la Metodología aplicada a la investigación.

La metodología se desarrolla en cuatro vertientes: Ver esquema de Fases de la Metodología aplicada a la investigación, en el ANEXO UNO, el Cuadro A-1, página: 3

6.4. Estructura de la Investigación.

Para poder responder a los objetivos planteados, el trabajo de investigación se estructuro en dos bloques. El primer bloque, denominado: *El Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva*, tiene seis capítulos, enunciados así:

Introducción y Metodología.

El primer volumen, el cual, recoge el proceso de la investigación, se denomina: *El Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva* y está conformado por ocho capítulos enunciados de la siguiente forma:

Capítulo I:

Contexto Histórico de “*la Carrera de Indias*” y su *Arquitectura Defensiva* construida en sus posesiones ultramarinas del Reino de España, Siglos XVI, XVII Y XVIII. Períodos Históricos Constructivos.

Capítulo II:

“*La Carrera de Indias*”. Condiciones de las Rutas Comerciales y Defensivas. Sistemas de Flotas y Galeones. Modos de defensa de las Flotas Comerciales y el Comercio Interoceánico. Las Rutas Marítimas, los Caminos del Agua. Las Rutas Terrestres y los Caminos Reales. Acompaña este Capítulo el ANEXO A que contiene las Fichas Técnicas de la investigación in situ de la red vial de Rutas y Caminos, más la investigación historiográfica y documental.

Capítulo III:

Marco jurídico de las fronteras de España y la defensa de su soberanía. Doctrina de mare clausum frente al mare liberum. Los Tratado y Convenios Internacionales sobre las Fronteras y el Territorio del Estado Español.

Capítulo IV:

Las Fronteras del Imperio Español en Hispanoamérica. Conquista y Colonización. Geopolítica y Evolución de las Fronteras en los siglos XVI, XVII y XVIII. Modos de defensa de las Fronteras.

Capítulo V:

La amenaza de las potencias extranjeras rivales. Formas de agresión. El contrabando y la corrupción. El Plan de Defensa español en el Nuevo Mundo. Las llaves defensivas. Defensa de las fronteras indianas. Los presidios españoles como defensa de fronteras móviles. Acompaña este Capítulo el ANEXO B y el ANEXO C, que contiene las Fichas Técnicas de la investigación in situ de los sistemas de fortificación y su arquitectura defensiva, más la investigación historiográfica y documental.

Capítulo VI:

Evolución de la Poliorcética en el Nuevo Mundo. Avances y nuevas formas de la Guerra en el Siglo de las Luces o Ilustración. La Artillería pirobalística y el asedio. La guerra naval. La nueva maquinaria bélica y su influencia en las Fortificaciones Defensivas. Estrategia militar: ataque y defensa de la Fortificación Abaluartada Indiana.

Capítulo VII:

Los Tratadistas de la Fortificación desde el siglo XVI al XVIII. Las Academias de Matemáticas. Los Arquitectos e Ingenieros Militares destacados. La Matemáticas y la Geometría como ciencias especulativas en el Arte de la Guerra y la Fortificación. ¿Se creó una Escuela de Fortificación Hispanoamericana?

Capítulo VIII:

La Evolución de la Arquitectura Defensiva. El Sistema Abaluartado y sus aplicaciones en América. Las Aportaciones técnicas-constructivas y arquitectónicas-defensivas en el Renacimiento y la Edad Moderna. Tipologías formales y funcionales. Acompaña este Capítulo el ANEXO D y ANEXO E, que contienen las Fichas Técnicas de la investigación tipológica, arquitectónica y estructural, así como el estado de conservación de los sistemas de fortificación y su arquitectura defensiva

La segunda parte de la investigación refiere sobre: *Patrimonio, Territorio y Turismo Cultural*, y está conformado por cuatro capítulos y las conclusiones, enunciados de la siguiente forma:

Capítulo IX:

Marco Legal. Situación Patrimonial de estos Sistemas Defensivo en la actualidad. Percepciones e interpretaciones del Patrimonio Histórico Defensivo en los países de enclave. Declaratorias de UNESCO. Acompaña este Capítulo el ANEXO F que contiene las Fichas Técnicas de la investigación del marco legal que protege al sistema de fortificaciones defensivas.

Capítulo X:

Aproximación a la concepción del Patrimonio Cultural en América. Relevancia del Patrimonio Defensivo. Políticas de valoración, reconocimiento y protección. Valores Patrimoniales de “La Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva. Singularidad de la misma y los atractivos turísticos. Acompaña este Capítulo el ANEXO G que contiene las Fichas Técnicas de las valoraciones patrimoniales del sistema de fortificaciones defensivas.

Capítulo XI:

Tipologías funcionales de las rutas defensivas. Análisis y valoración patrimonial del Itinerario. El itinerario cultural de “la Carrera de Indias” a proteger. Potencialidades a dinamizar de las rutas y los conjuntos defensivos. Concienciación de la trascendencia cultural del Itinerario. Puesta en valor. Acompaña este Capítulo el ANEXO H que contiene las Fichas Técnicas de las valoraciones patrimoniales de la red vial de Rutas y Caminos.

Capítulo XII:

Gestión Patrimonial del Itinerario Cultural de la Carrera de Indias. Respuesta al modelo de gestión. Políticas activas de gestión del Patrimonio del Itinerario Cultural. Plan Director.

Conclusiones de la Investigación

Al final de los ocho primeros capítulos se exponen las impresiones como una síntesis referencial, que irán hilando a los diferentes apartados, en los aspectos y conceptos de conexión y/o de prelación.

Esta investigación incluye un *glosario* en el que se definen términos tradicionales de la construcción abaluartada, la regional y de la época. Igualmente, la traducción o interpretación de los términos y/o vocablos de las varias lenguas indígenas y otros conceptos.

En los capítulos se incluyen: fotografías, figuras, oleos y grabados, cuadros y esquemas, mapas, planos históricos y actuales, dibujos y documentos, que complementan la información en el texto y han sido numerados.

La *bibliografía* consultada se encuentra al final del trabajo.

Los anexos y el catalogo se tratan como complemento de los capítulos de esta investigación, y están clasificados en Apéndices y el Catalogo de la siguiente forma:

- **Apéndice I:** Son anexos, que recogen la información inédita de los archivos históricos, arqueológicos, legales, etc.
- **Apéndice II:** Incluye Documentos y leyes para protección patrimonial, generados en los Seminarios, Convocatorias, Congresos, Cartas Convenios para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural, convocadas por: ICOMOS - UNESCO - ONU - OEA.
- **Índice de los Anexos que contienen las Fichas Técnicas:** Incluye las fichas de investigación donde se recogen los diferentes análisis y los datos sobre las técnicas

constructivas, materiales, mano de obra y datos de interés que puedan servir al estudio de las edificaciones.

6.5. Visita al Territorio bases cartográficas y ámbitos espaciales.

Para una mejor comprensión de los procesos técnico-constructivos de esta arquitectura defensiva, en cada uno de sus ámbitos espaciales, es necesario hacer un análisis de sus premisas y procesos de implantación in situ, su desarrollo y diseminación, dado que estuvo sujeta, a la gran movilidad comercial⁵⁶ de España con sus colonias mediante la Flota de Nueva España, los Naos de Tierra Firme, la Flota de la Mar del Sur y el Galeón de Manila.

Una segunda premisa a tener en cuenta en esta comprensión es: La necesidad y gran esfuerzo, tanto del Reino español como de las autoridades locales, por mantener bajo control y protección a los puertos comerciales y sus ciudades de los constantes ataques y asedios de los piratas y corsarios ingleses, franceses y holandeses, todo lo cual conllevó a la contemplación de políticas militares y defensivas que determinaron una primera respuesta dada por la arquitectura y la ingeniería militar con los mejores avances técnico-constructivos de la época, estos fueron: desde la ubicación de sus diversos emplazamientos, más los materiales utilizados, como la piedra coralina,⁵⁷ la cual cobró

⁵⁶ En el aspecto económico, el nuevo continente fue la inagotable riqueza, tanto en los aspectos agrícolas y ganaderos como en el minero, constituyeron permanentemente un motivo de ambición y codicia para la mayoría de las naciones europeas.

PREVOST, Antonio Francisco. (1763-1788). *Historia General de los viajes, o nueva colección de todas las relaciones de los que se han hecho por mar y tierra, y se han publicado hasta ahora en las diferentes lenguas de todas las naciones conocidas*. T. XXI Editorial: Imprenta de D. Juan Antonio Lozano. Madrid, págs. 337 y siguientes

CALDERON QUIJANO, José Antonio. (1984). *Historia de las Fortificaciones en Nueva España. Descripción de Méjico por Gemelli Careri en 1697*, págs. 115 y 116. Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Editado: Consejo Superior de Investigaciones Científicas - CSIC. Sevilla.

⁵⁷ Consultada la siguiente página web: <http://www.laensenada.com/canteras.htm> en fecha: 14 de abril de 2011. *La piedra coralina y sus derivados tiene una gran presentación en el mercado*. Hay una leyenda mitológica sobre la piedra coralina y dice así: Hace muchos años había un rey en el fondo del mar su nombre era Poseidón. Cierta día, el rey Poseidón fue traicionado por sus tropas, él se enojó mucho y a causa de ese coraje hizo que grandes rocas surgieran de las profundidades del mar. Al salir las rocas destruyeron corales que luego se incrustaron en ellas y es así que se volvieron “Calizas Coralina”.

protagonismo como material natural de primera mano, con excelentes propiedades térmicas y durabilidad.

Una tercera premisa la constituye: la excepcional belleza que añadió frescura a la expresión formal y a la respuesta espacial de sus funciones, brindándonos hoy día, verdaderos Paisajes Culturales.

Y la última premisa a comprender es: el marco ideológico, más los problemas socio-económicos y políticos castrenses y gubernamental imperante, en el siglo XVI y XVII. Todo lo expuesto, determino las regiones geográficas estratégicas para tal fin, igualmente la cantidad de obra en estos territorios, su evolución en el paso de los años, su estado de conservación, más los procesos de transformaciones por el renacimiento y los cambios de la poliorcética, que determino el carácter espacial, así como los técnico-constructivos para dar una respuesta a la demanda defensiva.

6.6. Análisis de los Datos

Una vez concluidas las etapas de colección y procesamiento de datos se iniciarán con una de las más importantes fases de una investigación: esta es el análisis de datos.

Sin embargo, en una investigación tan amplia, con tantos polos de interés como es la presente, no se puede asegurar que se ha podido analizar todo y menos aún, se puede dar por sentado que se ha investigado todo. Por estas razones se da la oportunidad de continuar, pero ya en otros niveles de investigación y análisis.

El Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva

Tomo I



ENTRADA AL CASTILLO DE SAN SEBASTIAN

El Castillo está en la zona conocida como la Caleta, en la ciudad de Cádiz – España.

Esta construido sobre un islote en donde en tiempos pretéritos estuvo construido un templo dedicado al dios Kronos. Se le considera el Guardián de la Caleta.

El Castillo está conformado por dos espacios abaluartados asentados en cada una de las isletas. La primera área que corresponde al verdadero castillo, es de planta irregular, alargada, y con nueve lados. En su arquitectura se muestran claramente los parapetos, las cañoneras, dos fosos de agua y los puentes levadizos, uno que daba a la plaza de armas, en dirección a la ciudad, y otro, en el frente noroeste, que unía con el resto de la isla donde se encontraba la ermita y la torre-faro.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

CAPÍTULO I

*Contexto Histórico de “la Carrera de Indias” y su
Arquitectura Defensiva construida en sus posesiones
ultramarinas del Reino de España, Siglos XVI, XVII Y XVIII.
Períodos Históricos Constructivos.*



GALEONES, MURALLAS Y FORTIFICACIONES ABALUARTADAS

Son elementos históricos-patrimoniales que fundamentan el proceso historiográfico del Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva.

Escultura del Galeón español a la entrada del Museo Naval en Madrid.

Castillo San Felipe de Barajas en Cartagena de Indias

Garita de las Murallas de Cartagena de Indias:

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



“La Historia es también importante; porque incluyendo Reglas Militares, Políticas y Morales, representa los sucesos pasados, ilumina en los presentes, y previene para los futuros. Así es provechosa la lectura de las Historias Generales, de los Anales de los Reynos, de las Conquistas, y Expediciones Militares, los Diarios de las Campañas y de los Sitios, las Vidas de los Príncipes Guerreros y de los famosos Generales...”

Pedro de Lucuze ¹

Principios de Fortificación. Al Lector

1. Contexto Histórico de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva.

Los eventos del descubrimiento del Nuevo Mundo cerraron los finales del siglo XV y atrás quedaron el Medioevo con sus circunstancias socio-culturales y políticas. Tras de ellos, llegaron los albores del siglo XVI acompañados de nuevas conquistas y colonización. La evolución socio-cultural y artística se hizo presente y se potencio, como un verdadero cambio de ideas y de actuaciones, trayendo consigo, nuevos planteamientos, especialmente en el desarrollo económico y comercial de la Corona de España y las nuevas tierras conquistadas con su población indígena, poseedoras de una gran riqueza y diversidad cultural.

La era de los descubrimientos precipitaron los prósperos acontecimientos que beneficiaron el crecimiento del Imperio Español, porque las posesiones ultramarinas y sus relaciones con España demandaron, a esta última, la creación de novedosos medios de comunicación y comercialización, también, de nuevas formas de edificar y urbanizar con sus novedosas trazas y formas singulares, sumergidas en los vaivenes que llevaba la historia socio-cultural del momento, siendo estas últimas, en tiempos contemporáneos, los testigos patrimoniales de un gran proyecto de edificación de un vasto patrimonio de ciudades, arquitectura religiosa y fortificaciones defensivas.

¹ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación, que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de Plaza, y de Campaña, con una idea de la conducta regularmente observada en el Ataque, y Defensa de las Fortalezas. Dispuestos para la Instrucción de la Juventud Militar.* Al Lector, Editorial: por THOMAS PIFERRERI Impresor del Rey. Barcelona - España.



Aquellas nacientes regiones de América y Filipinas Hispana, se vieron enriquecidas por construcciones arquitectónicas, que siguieron el curso que marcaba Europa, debido a que los descubridores, conquistadores, colonizadores y los arquitectos-constructores vinieron, de aquel continente, permeados por los movimientos artísticos² del gótico, el renacimiento, el barroco y el neoclasicismo.

Fue un buen momento para la transculturación, porque con la llegada de los “*Ingenieros del Rey*” a este continente de promisión, se efectuó una revolución dialéctica y tecnológica en todos los órdenes, motivada por el descargar de todo el conocimiento que traían, cincelándolo en piedra coralina y materiales autóctonos; los cuales tomaron las formas de castillos abaluartados, catedrales y demás edificios civiles, singulares y de impresionante belleza, con una arquitectura digna de ser admirada a pesar del paso de los siglos, que amedrenta el impacto visual de quienes nos fascinamos.

Como se desprende de lo antes comentado, estos macro-proyectos constructivos surgieron y se desarrollaron en Hispanoamérica durante los siglos XVI, XVII y XVIII, continuando su evolución hasta el siglo XIX. Sin embargo, la mayor relevancia constructiva y de desarrollo, se efectuó en los dos primeros siglos, y el ámbito espacial específico fue en toda la región del Caribe, la cual se llegó a reconocer, como el “*gran arco defensivo del Caribe*”³ y su mar sometido a la doctrina jurídica de “*mare clausum*”.⁴ Continuando a lo largo de la costa Atlántica, a la del Pacífico y en Filipinas, en donde tuvieron su momento de gloria, como la fortificación abaluartada y defensiva que fue capaz de defender las fronteras españolas ultramarinas y las rutas comerciales transoceánicas de toda ambición y asedio de bucaneros, piratas y corsarios.

La gran transcendencia patrimonial de estos enclaves defensivos, que protegieron a las rutas comerciales de “*la Carrera de Indias*”, está definida porque fueron escenarios y actores al mismo tiempo, de las propuestas y aplicaciones de las nuevas tecnologías

² DE ROJAS, Cristóbal. (1598). Teoría y Práctica de fortificación. Tercera Parte, de la Teoría y Práctica de la Fortificación. Editorial: por Luis Sánchez. Madrid - España, págs. 88-89.

³ Refiere el arco insular conformado por las Antillas Mayores y las Antillas Menores con el Mar Caribe, como “*mare clausum*”.

⁴ PEREIRA FERREIRA, Ana María. (1988). *O essencial sobre Portugal e a origem da liberdade dos mares*. (Fundamentos de Portugal y el origen de la Libertad de los Mares, en Portugal). Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa.



constructivas, ya en la arquitectura y la ingeniería militar como en los nuevos desarrollos urbanos de ciudades amuralladas y caminos, puertos en bahías de bolsas y desembocaduras de ríos y las largas costas caribeñas, las atlánticas y las del pacífico. Esto se debió a que este patrimonio edificado tuvo dos propósitos: el económico-mercantil y el defensivo-militar,⁵ para de esa forma, poder garantizar la concentración de esfuerzos comerciales, el control político y la explotación de la tierra como medios de riqueza por parte de la Corona de España.

En otro orden de ideas y para un primer nivel de singularidad, debemos destacar que la actividad técnica y constructiva en la Arquitectura Defensiva Hispanoamericana, del Caribe y Filipinas, desarrollada por España, desde el siglo XVI al XVIII, a través de los ingenieros militares, fue de una gran relevancia y con aspectos que la hicieron diferente, porque quienes la aplicaron, se valieron de nuevas formas artísticas, adaptando sus mentalidades europeas a las variaciones étnicas y geográficas que se les exigían en el Nuevo Mundo. Un segundo nivel de singularidad, fueron los materiales utilizados que se diferenciaron mucho a los usados en Europa. Un tercer nivel fue la tipológica, ya que emplearon las formas de las construcciones, en virtud de la función; es decir, *“el estilo arquitectónico debía ser funcional y práctico en las tierras recién descubiertas”*

Todos los anteriores logros, se dieron porque la transformación tecnológica del Renacimiento facilitó la implantación de las nuevas formas abaluartadas como sistema defensivo idóneas para la protección de fronteras y para poder enfrentar los múltiples asedios y saqueos de los piratas y corsarios como *Sir Francis Drake* que con *John Hawkins* asaltaron a Veracruz en 1568, o *Sir Walter Raleigh* que enfiló sus ataques a Guyana a través del Río Orinoco, o *Henry Morgan*, entre otros.⁶ Para una mejor comprensión, ver la contextualización política, social, económica y cultural del Reino de España en la última década del siglo XV y en el siglo XVI, descrita en el ANEXO UNO, Cuadro A-2 en la pág. 4.

⁵ LEÓN PORTILLA, Miguel. (2002). *América Latina en la época colonial: España y América de 1492 a 1808*. Editorial Crítica, España, págs. 230-233.

⁶ HERNÁNDEZ, José. (1995). *Piratas y corsarios*. Ediciones: Temas de Hoy. Madrid.

GONZÁLEZ DE VEGA, Gerardo. (2003). *Por donde el viento nos lleve. Antología de relatos españoles de piratas*, Editorial: Ediciones B. Madrid.



Paralelamente al desarrollo de las construcciones en América, con su peculiar y novedosa arquitectura, en Europa se desarrollaban grandes estilos artísticos; de tal manera que el gótico, el renacimiento, el barroco y el neoclásico, fueron estilos que influenciaron en la tipología arquitectónica y la topología⁷ de la Arquitectura Colonial incluyendo la Defensiva.

Es así como las nuevas tendencias artísticas o arquitectónicas, creadas en la vieja Europa, no se quedaron entre sus límites geográficos, sino que vinieron en las mentes de los inmigrantes españoles y anclaron en América paulatinamente, en forma de verdaderos movimientos o escuelas y su mayor protagonismo fue a lo largo de noventa años, los cuales se iniciaron en el año 1559 al 1649 y, como dijo el historiador *Juan Manuel Zapatero*, fue el nacimiento de la “*Escuela de Fortificación Hispanoamericana*”.

En la actualidad, se debe interpretar a la *arquitectura defensiva* y al *urbanismo colonial*, como esa objetivación en donde se concretó la evolución de una nueva sociedad, en un tiempo histórico relevante por sus transformaciones, desde la matemática a la sociología, porque fue la “*forma de un fenómeno*” muy cercana a la invención con gran complejidad y dinamismo, acompañada de una simbología que definió lo topológico en esta arquitectura ideal como referencia conceptual, desde su estudio e interpretación histórica como “*tipo*”, “*uso*” y “*significado*”.

Retomando la idea principal sobre el contexto histórico de “*la Carrera de Indias*”, hay que significar que, tanto las enseñanzas náuticas, como la administración y desarrollo naval y la armada, también tuvieron sus momentos de glorias, debido a la gran creación e injerencia de instituciones como la *Casa de la Contratación*,⁸ el *Colegio de San Telmo*⁹ y la *Real Compañía de Caballeros Guardiamarinas*,¹⁰ las cuales influyeron notablemente en la evolución de la Marina de España, tanto en la mercante como en la de guerra.

Los nuevos escenarios económicos, robustecidos por el concepto del *mercantilismo español*, tuvieron la gran apertura con el establecimiento de las rutas marítimas

⁷ GREGOTTI, Victorio. (1972). *El territorio de la arquitectura*. Editorial: Gustavo Gili, Barcelona.

⁸ *Casa de la Contratación*: ver la pág. 80 de este Capítulo I, de esta investigación.

⁹ *Colegio de San Telmo*: ver la pág. 99 de este Capítulo I, de esta investigación.

¹⁰ *Compañía de Caballeros Guardiamarinas*: ver glosario, pág. 1083.



comerciales, en dos océanos y la consolidación de la corriente inagotable de los metales preciosos, como el oro y la plata. Todo esto a través de las flotas de “*la Carrera de Indias*”.

Otro aporte para esta *Aventura Atlántica*, fue la redacción de los “*derroteros*”,¹¹ con sus “*cartas náuticas*” y la elaboración de “*las cartas portulanas*”.¹² Los marinos de aquel momento, tuvieron una formidable información escrita sobre ese mar desconocido, que se disponían a navegar y las costas que debían recorrer, acompañada de una buena descripción de los puertos, los bancos, los vientos, las corrientes marinas y los fondeaderos apropiados.

Esta práctica, muy útil, data desde las expediciones de exploración marítima de los fenicios y, en la era de los descubrimientos, se incrementó, destacando el siglo XVIII con las expediciones científicas de: *Alexander von Humboldt*¹³ y *Alejandro Malaspina*.¹⁴ Provocando el impulso de la instrucción de las artes y de las ciencias y una verdadera competencia científica entre los estados europeos, cuyas rivalidades políticas y económicas se minimizaron para dar paso al campo de las ciencias.

La atropelladora experiencia sufrida por la naval y el ejército de tierra español en el siglo XVIII, al tener que enfrentar a Francia e Inglaterra, dos opositores muy cualificados, se verá mejoradas por todas las investigaciones que contribuyeron para que se realizaran las profundas transformaciones culturales y científicas de la náutica española, entre las muy resaltadas se encuentran las 55 propuestas presentadas por *Rafael de Macanaz*; las cuales se vieron muy favorecidas, con la creación de la “*Armada Real*” por el Rey Felipe

¹¹ Los primeros “*derroteros*” fueron de transmisión oral, pero con la elaboración de la *carta náutica* se pasó al documento histórico. Desde la más remota antigüedad se tienen noticias de estos documentos, los más antiguos datan del siglo VI a.C. llamadas también “*periplos*”.

¹² *Las cartas portulanas* o *portulanos*: son mapas que aparecen en el siglo XIII, fueron utilizadas por los navegantes y la brújula era el instrumento de precisión para su elaboración. Ofrecían una gran exactitud en cuanto a la definición de las costas y los cursos bajos de los ríos, igualmente contenían los nombres de los puertos, permitiéndole a los marinos recordar sus posiciones.

¹³ HUMBOLDT, Alexander Von. (1991). *Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente*. tomos I y II. Editorial: Monte Ávila Editores. Caracas.

¹⁴ SAGREDO BAEZA, Rafael y GONZÁLEZ, José Ignacio. (2004). *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Editorial: Universitaria, Santiago de Chile, págs., 25-29



V, mediante *Real Cedula del 21 de febrero de 1714*,¹⁵ fundamentadas en las políticas reformistas de la nueva dinastía borbónica y con objetivo prioritario.



Mapa 1

CARTA PISANA DEL SIGLO XIII, MUESTRA EL CONJUNTO MAR MEDITERRANEO, EL MAR NEGRO Y PARTE DEL OCEANO ATLANTICO

En el siglo XIII la navegación se hacía a “*estima*”, este era un procedimiento que consistía en definir el recorrido realizado por un navío durante 24 horas; a este proceso se llama “*singladura*”. Esta navegación se realizaba sirviéndose de la brújula o aguja náutica, la cual proporcionaba el “*rumbo*”; “*la dirección*” del trayecto o distancia apreciada a ojo o “*estima*” y la toponimia o identificación de los puertos y ciudades costeras. Todos estos datos eran trasladados a la carta náutica o “*portulana*” y así se proporcionaba el punto en que se encontraba el navío, conocido como “*punto de fantasía*”.

Fuente: Se encuentra en París, en la Biblioteca Nacional de Francia (BNF). Departamento de las Cartas y Planos / Artista desconocido / año de su creación: 1258 -1291 / ID = Res. Ge. B1118

No se debe dejar de lado el gran trabajo de redacción de las “*Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el cuerpo de la Marina de España*”, fechado el 16

¹⁵ GUIMERÁ RAVINA, Agustín y BLANCO NÚÑEZ, José María. (2008). *Guerra naval y el Imperio: bloqueo y operaciones anfibias, 1793-1815*. Editorial: Marcial Pons, Ediciones de Historia, S. A., Madrid, págs. 124-129



de junio de 1717;¹⁶ un gran trabajo realizado por el reformista *José Patiño*, quien estuvo como *Intendente General de Marina*.

El fortalecimiento total se dio con la creación de la *Secretaría de Estado de la Marina*, en el año 1721,¹⁷ seguido de la creación de los *departamentos marítimos* en el año 1726¹⁸ y la creación del *Almirantazgo* entre los años 1737-1748 y entre los años 1807-1808.¹⁹ Pero será en el Capítulo II de esta tesis, donde ampliaremos los detalles sobre la *Real Armada Española*.

Esta institución fue la encargada de aglutinar a todas las fuerzas navales existentes para ese momento, como la *Real Armada del Mar Océano*,²⁰ la *Armada de Barlovento*,²¹ la *Armada del Mar del Sur*²² y la *Armada de la Carrera de Indias*.²³ Con ellas, también se reformaron la instrucción académica del personal a bordo, porque hasta ese momento no había una verdadera formación, los capitanes de los bajeles, no eran sino, buenos soldados con hábitos de mar, tal como lo señala Diego Ramírez de Arellano²⁴ en su referencia sobre “*La Real Academia de Caballeros Guardiamarinas de Cádiz*”.

Para una mayor comprensión ver en el ANEXO UNO, el Cuadro A-3 en la pág. 5, donde se grafica la línea de tiempo de los eventos históricos de “*la Carrera de Indias*” y su *Arquitectura Defensiva* en el Nuevo Mundo, realizados durante los siglos XVI, XVII y XVIII, objeto de esta investigación:

¹⁶ Ibídem. Pág. 129

¹⁷ Ibídem. Pág. 129

¹⁸ Ibídem. Pág. 129

¹⁹ Ibídem. Pág. 129

²⁰ La *Armada del Mar Océano*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 190.

²¹ La *Armada de Barlovento*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 191.

BALLESTEROS Y BARETTA, Antonio. (1927 – 1950). *Historia de España y su influencia en la historia universal*. Tomo IV, 2da. Parte. Editorial: Salvat Editores, Barcelona, pág. 645

²² La *Armada del Mar del Sur*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 194.

²³ La *Armada de la Carrera de Indias*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 200.

²⁴ ARELLANO, Diego de. (octubre, 1940). “*La Real Academia de Caballeros Guardiamarinas de Cádiz*”. Revista General de Marina.



Fotografía 1

EL ARSENAL DE LA CARRACA

En el año 1824 se estableció en el Arsenal de la Carraca "*La Real Academia de Caballeros Guardiamarinas de Cádiz*". En ella se impartió la formación científico-práctica a los oficiales de la Marina de Guerra. De esa forma se le dio carácter académico y fue el antecedente de la actual Escuela Naval Militar.

Fuente fotográfica: Trabajo propio

1.1. Eventos históricos-constructivos destacados

Las consecuencias del descubrimiento fueron de distintos órdenes; principalmente económicas, porque ante las varias posibilidades de las nuevas rutas a través del océano Atlántico, las rutas comerciales mediterráneas perdieron importancia, ya que las del Atlántico obtuvieron primacía, acelerando su frecuencia. Situación está que, aun en nuestros días se mantiene.

A consecuencia de lo anterior, los puertos situados sobre el Atlántico, tales como Cádiz, Sevilla y Lisboa se colocaron en primer lugar como puertos importadores y exportadores comerciales de los novedosos productos agrícolas, originarios y venidos de América y Filipinas española, más el valor agregado de los abundantes metales preciosos. Incentivando el comercio y con ello la ambición de las potencias rivales por obtenerlos.

De todas estas premisas, surgió la necesidad imperiosa de defender la ruta transoceánica comercial y, con ella, el desarrollo social y económico del Nuevo Mundo,



cuya posesión estaba en manos del Imperio Español. Para lograrlo necesitaron crear una armada de defensa y de escolta²⁵ a los convoyes de galeones comerciales, fortalecida por un macro proyecto arquitectónico defensiva que dio origen a los magníficos castillos abaluartados desplegados a lo largo de las costas de Hispanoamérica y Filipinas. Todos ellos semejantes a los de la costa levantina, en Cartagena, Alicante, Peñíscola, Cádiz, Gibraltar y las Baleares, con un solo objetivo, el de cuidar las amplias fronteras ultramarinas de las vastas posesiones, de ese enorme imperio, que parecía ensancharse cada vez más.

Pero esta macro-obra necesitó de tiempo, conocimiento técnico e inversión, y específicamente un *Plan Maestro de Fortificación*. A continuación, se describe la cronología de los eventos históricos-constructivos destacados, los lugares estratégicos y la administración o gobierno regional coordinador:

Eventos históricos en la última década del siglo XV

Cuadro: 3

Año	Lugar histórico	Virreinato Capitanía	Fortificación	Lugar Actual
1492	Entre la desembocadura del Río Guánico y la Punta de Picolet	Capitanía General de Santo Domingo	Fuerte de Navidad o Villa Navidad	Bahía del Cabo Haitiano, Haití
1493	Puerto de Gracias o Gracia Quisqueya o La Española	Capitanía General de Santo Domingo	Villa La Isabela	Parque arqueológico. Municipio de Luperón, Provincia Puerto Plata - Rep. Dominicana
1494	Cibao	Capitanía General de Santo Domingo	Fortaleza de Santo Tomás	Cibao. Rep. Dominicana
		Capitanía General de Santo Domingo	Fuerte Magdalena	Magdalena. Rep. Dominicana

²⁵ MIRA CABALLOS, Esteban. (2003). *Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)*. Revista de Historia Naval 2003. Número 81. Edición del Ministerio de Defensa. Impresión: Servicio de Publicaciones de la Armada, pág. 7.



	Confluencia de Amina, Río Yaque y Mao. Aldea Esperanza	Capitanía General de Santo Domingo	Fuerte Esperanza	Municipio de Esperanza, Prov. Santiago de Los Caballeros, Rep. Dominicana
1498	Santo Domingo	Capitanía General de Santo Domingo	Fuerte Concepción	Concepción, Rep. Dominicana
1495	Bonao Abajo. Villa de Bonao	Capitanía General de Santo Domingo	Fuerte Bonao	Bonao, Provincia Monseñor Nouel, Rep. Dominicana

Eventos históricos del siglo XVI

Cuadro: 4

Año	Lugar histórico	Virreinato Capitanía	Fortificación	Lugar Actual
1502	Frente al Río Ozama, Santo Domingo de Guzmán.	Capitanía General de Santo Domingo	Torre del Homenaje o Torre de la Vigía o Fortaleza Ozama	Zona Colonial de Santo Domingo de Guzmán, Rep. Dominicana
1533	Isleta de San Juan	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Puerto Rico	Real Fortaleza de Santa Catalina o Palacio de Santa Catalina	El Viejo San Juan, Puerto Rico
1535	Islote de la Gallega, Veracruz	Virreinato de Nueva España	Castillo San Juan Ulúa	Veracruz, México
1536	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Castillo San Felipe de Barajas	Cartagena de Indias, Dpto. Bolívar - Colombia
1545	Río Hondo.	Virreinato de Nueva España	Fortaleza de San Felipe de Bacalar	
1550	Colina de Trujillo, en la Villa del Triunfo de la Cruz.	Capitanía General de Guatemala	Fortaleza de Santa Bárbara o el Castillo	Trujillo, Dpto. Colón, Honduras
1558	La Habana.	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Castillo de la Real Fuerza	La Habana - Cuba



1565	Cebú	Virreinato de Nueva España	Fuerte San Pedro	Cebú - Filipinas
1571	Manila, Intramuros de Manila	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Filipinas	Fuerte Santiago	Manila, Filipinas
1579	Puntilla del Malecón, en Puerto de Plata.	Capitanía General de Santo Domingo	Fortaleza de San Felipe o "El Morro de San Felipe"	Puerto de Plata, Prov. de Puerto Plata - Rep. Dominicana
1585	Ribera Sur del Río Biobío y desembocadura del Río Tavolevo.	Virreinato del Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte del Espíritu Santo del Catiray	Provincia de Biobío - Chile
1585	Ribera Norte del Río Biobío y desembocadura del Río Tavolevo	Virreinato del Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Santísima Trinidad	Provincia de Biobío - Chile
1585	Entrada Río Guaqui, en Biobío	Virreinato del Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Santo Árbol de la Cruz	Ciudad de Los Ángeles, Provincia de Biobío, Chile
1585	Entre los cursos de los Ríos: Estero Yumbel y Estero Bermejo y el Cerro Centinela	Virreinato del Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte de San Felipe de Austria (destruido)	Comuna Yumbel, Región Biobío, Provincia Biobío, Chile
1586	Pampatara, Isla de Margarita	Capitanía General de Venezuela	Fortín de la Caranta	Pampatar, Estado Nueva Esparta - Venezuela
1587	En la Isleta frente a la entrada de la Bahía de San Juan	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Puerto Rico	Castillo San Felipe de Barajas "El Morro"	El Viejo San Juan, Condado, Puerto Rico
1587	Laguna el Condado, San Juan	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Puerto Rico	Fuerte San Gerónimo del Boquerón	El Viejo San Juan, Puerto Rico
1589	La Habana	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Castillo Los Tres Reyes "El Morro"	La Habana - Cuba
1590	La Habana	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Castillo San salvador de la Punta	La Habana - Cuba



	Puerto Cavite	Virreinato de Nueva España	Fuerte Santiago	Manila, Filipinas
1592	Manila	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Filipinas	Baluarte Santa Bárbara	Manila, Filipinas
1593 (1602)	Ribera Norte del Río Biobío	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Jesús de Huenuraquí	Huenuraquí, Comuna San Rosendo, Rere - Chile
	Ribera Sur del Río Biobío	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte de Chivicura	Huenuraquí, Comuna San Rosendo, Rere - Chile
1595	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Murallas de Cartagena	Cartagena de Indias, Bolívar - Colombia
1598	Río Chagres.	Real Audiencia de Panamá / Virreinato de Nueva Granada	Castillo San Lorenzo de Real Chagres	Río Chagres, Colon - Panamá

Eventos históricos en el siglo XVII

Cuadro: 5

Año	Lugar histórico	Virreinato Capitanía	Fortificación	Lugar Actual
1600	Portobello	Virreinato de Nueva Granada	Castillo Santiago de la Gloria	Portobello, Panamá
1602	Golfo de Arauco en Colcura	Virreinato de Perú, /Capitanía General de Chile	Fuerte de Colcura	Colcura, Lota Prov. Concepción - Chile
1602	Portobello	Real Audiencia de Panamá / Virreinato de Nueva Granada	Fuerte Santiago de Portobello	Portobello, Panamá
1602	Orilla Sur del Río Lonquén	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte de Lonquén	Trehuaco, Comuna Trehuaco, Prov. de Ñuble, Región del Biobío, Chile



1603	Orilla Sur del Río Biobío en Catirai, con el Río Rele	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Nuestra Señora de Halle	Región del Biobío, Chile
1603	Entre los cursos de los Ríos: Estero Yumbel y Estero Bermejo y el Cerro Centinela	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Santa Lucía de Yumbel (destruido)	Comuna Yumbel, Región Biobío, Provincia Biobío, Chile
1603	Camino de los Españoles	Capitanía General de Venezuela	Camino de los Españoles	Parque Nacional El Ávila, Dpto. Vargas, Venezuela
1603	Cerro de Chepe, Ribera Norte del Río Biobío	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte de Chepe	Comuna Concepción, Prov. Concepción, Chile
1610	San Juan	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Puerto Rico	Fuerte San Juan de la Cruz del Cañuelo	El Viejo San Juan, Puerto Rico
1613	Valle de Virhuén, y el Río Rehue, en Angol	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Virguenco o Virhuenco	Región de la Araucanía - Chile
1614	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Baluartes Santiago Apóstol	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1615	Acapulco	Virreinato de Nueva España	Fuerte San Diego	Acapulco, Estado de Guerrero, México
1622 1623	Salinas de Araya	Capitanía General de Venezuela	Real Fortaleza de Santiago de Arroyo de Araya	Península de Araya, Estado Sucre, Venezuela
1623	Maracaibo	Capitanía General de Venezuela	Castillo de San Carlos de la Barra	Maracaibo, Estado Zulia, Venezuela
1626	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Castillo Grande de Santa Cruz	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar, Colombia
1630	Portobello	Virreinato de Nueva Granada	Casa-Fuerte o Aduana de Portobello	Portobello, Panamá
1630	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Baluartes El Reducto	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1631	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Fuerte de San Juan de Manzanillo	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia



1634	Colina de San Cristóbal, San Juan	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Puerto Rico	Castillo San Cristóbal	El Viejo San Juan, Puerto Rico
1639	Santiago	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Castillo San Pedro de la Roca "El Morro"	Santiago, Prov. De Santiago, Cuba
1644	Embocadura del Río Dulce y con el Lago de Izabal	Capitanía General de Guatemala	Fuerte Bustamante o Castillo de San Felipe de Lara	Río Dulce y Lago Izabal, Livingston, Izabal - Guatemala
1645	Puerto Corral - Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Corral o Castillo de San Sebastián de la Cruz	Valdivia - Chile
1645	Isla Mancera - Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Castillo San Pedro de Alcántara	Valdivia
1646	Río Almendares, La Habana	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Fuerte Santa Dorotea de Luna de La Chorrera	La Habana, Prov. de la Habana - Cuba
1646	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Castillo San Luis de Bocachica	Cartagena de Indias, Dpto. Bolívar - Colombia
1649	Río Cojímar, La Habana	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Fuerte Cojímar	La Habana, Prov. de la Habana, Cuba
1650	Camino de los Españoles	Capitanía General de Venezuela	Fortín de El Salto	Parque Nacional El Ávila, Dpto. Vargas, Venezuela
1655	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Castillo San Luis de Alba de Amargos	Valdivia - Chile
1657	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Batería de San Felipe / Casillo San Felipe de Barajas	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1659	Cumaná	Capitanía General de Venezuela	Castillo de San Antonio de la Eminencia	Cumaná, Estado Sucre, Venezuela
1661	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Castillo San Luis de Bocachica	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar, Colombia



1663	Entre los cursos de los Ríos: Estero Yumbel y Estero Bermejo y el Cerro Centinela	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte Nuestra Señora de Almudena.	Comuna Yumbel, Región Biobío, Provincia Biobío, Chile
1664	Pampatara	Capitanía General de Venezuela	Castillo San Carlos de Borromeo	Pampatar, Estado Nueva Esparta - Venezuela
1671	La Habana	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Murallas de la Habana	La Habana, Prov. de la Habana - Cuba
1671	Niebla - Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Castillo de la Pura y Limpia Concepción de Monfort de Lemus	Valdivia - Chile
1672	San Agustín	Virreinato de Nueva España / Capitanía General de Cuba	Castillo San Marcos	San Agustín, Estado de la Florida - Estados Unidos
1673	Rio San Juan	Capitanía General de Guatemala	Castillo de la Inmaculada Concepción	Nicaragua
1675	Rio Orinoco	Capitanía General de Venezuela	Castillo san Diego de Alcalá	Estado Bolívar - Venezuela
	Rio Orinoco	Capitanía General de Venezuela	Castillo de San Francisco de Asís	Estado Bolívar - Venezuela
1677	La Asunción	Capitanía General de Venezuela	Castillo Santa Rosa	La Asunción, Estado Nueva Esparta - Venezuela
1686	San Francisco de Campeche	Virreinato de Nueva España	Murallas de San Francisco de Campeche	San Francisco de Campeche, Campeche - México
	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería del Barro	Valdivia - Chile
1693	Matanzas	Capitanía General de Santo Domingo / Capitanía General de Cuba	Castillo de San Severino	Matanzas, Cuba



Eventos históricos durante el siglo XVIII

Cuadro: 6

Año	Lugar histórico	Virreinato Capitanía	Fortificación	Lugar Actual
1714	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Fuerte San José de Bocachica	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1718	Valdivia	Virreinato de Perú, Capitanía General de Chile	Batería de Niebla	Valdivia - Chile
1730	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Castillo de Santa Cruz	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1732	Puerto Cabello	Capitanía General de Venezuela	Castillo San Felipe	Puerto Cabello, Estado Carabobo - Venezuela
1737	Cerro de San Miguel en Rocha	Virreinato de La Plata	Fuerte San Miguel	Departamento de Rocha - Uruguay
1743	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Fuerte de San Sebastián de Pastelillo	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1747	Puerto del Callao	Virreinato del Perú	Fortaleza del Real Felipe	El Callao, Perú
1752	Villa de Omoa	Capitanía General de Guatemala	Fortaleza de San Fernando de Omoa	Departamento de Cortés. Omoa, Honduras
1762	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Fuerte San Fernando de Bocachica	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1762	Cartagena de Indias	Virreinato de Nueva Granada	Batería Santa Bárbara / Castillo San Felipe de Barajas	Cartagena de Indias, Dpto. de Bolívar - Colombia
1765	Rocha	Virreinato de La Plata	Fortaleza Santa Teresa Rocha	Rocha
1763	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte San Carlos	Valdivia - Chile
1766	Puerto Cabello	Capitanía General de Venezuela	Fuerte Solano	Puerto Cabello, Estado Carabobo - Venezuela



1768	Valdivia	Virreinato de Perú, Capitanía General de Chile	Batería del Bolsón	Valdivia
1770	Perote	Virreinato de la Nueva España	Fortaleza de San Carlos de Perote	Perote, ____ - México
1770	Camino de los Españoles – El Ávila.	Capitanía General de Venezuela	Castillo Negro	Parque Nacional El Ávila, Dpto. Vargas - Venezuela
1770	Camino de los Españoles – El Ávila.	Capitanía General de Venezuela	Fortín del Medio	Parque Nacional El Ávila, Dpto. Vargas - Venezuela
1770	Camino de los Españoles – El Ávila.	Capitanía General de Venezuela	Castillo de San Joaquín	Parque Nacional El Ávila, Dpto. Vargas - Venezuela
1770	Camino de los Españoles	Capitanía General de Venezuela	Castillo Blanco o Loma del Viento	Parque Nacional El Ávila, Dpto. Vargas - Venezuela
1771	Partido de Lobos	Virreinato de la Plata	Fortín San Pedro de los Lobos	Partido de Lobos - Argentina
1774	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Torreón de Los Canelos	Región de Los Ríos - Chile
1774	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Torreón Picarte	Región de Los Ríos - Chile
1775	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería Chorocamayo Alto	Región de Los Ríos - Chile
1779	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería El Molino	Región de Los Ríos - Chile
1779	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería Chorocamayo Bajo	Región de Los Ríos - Chile
	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería La Aguada del Inglés	Valdivia - Chile
1780	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería del Piojo o de La Cruz	Valdivia - Chile



	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería Carboneros	Valdivia - Chile
	Valdivia	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Batería Morro Gonzalo	Valdivia - Chile
1791	El Chaco paraguayo	Virreinato de La Plata	Fuerte de Borbón	Paraguay
1794	Rio Apa	Virreinato de Perú / Capitanía General de Chile	Fuerte de San Carlos de Apa	Valdivia - Chile

Para una mayor comprensión, ver en el ANEXO UNO, el Cuadro A-4 en la pág. 6, donde se grafica la línea de tiempo de los eventos constructivos y tecnológicos de la Arquitectura Defensiva en el Nuevo Mundo, realizados durante los siglos XVI, XVII y XVIII, objeto de esta investigación:



2. Periodos históricos

El tema del desarrollo de las nuevas formas arquitectónicas y urbanísticas, durante la fundación y colonización de los puertos, ciudades y las aperturas de rutas comerciales en el Nuevo Mundo, reviste distintos aspectos que son consecuencia de la forma cómo se realizó. Un primer aspecto, tomado en consideración, es el hecho cierto de que España estaba robustecida por las diversas experiencias vividas durante el siglo XV,²⁶ sumándose los siete siglos de dominación musulmana y con ella, el pensamiento español con su gran giro científico y mítico. Un segundo aspecto fue el acceso a la literatura clásica y a los tratados de la arquitectura renacentista, aupado por el invento de la imprenta que facilitó las publicaciones de las mismas, extendiéndose a las nuevas normativas arquitectónicas y urbanas que surgieron con la finalidad de poder hacer el ordenamiento de los nuevos territorios y con ello el control de las tierras conquistadas.

En el prelude de lo que sería el gran imperio, más allá de la “*Mar-Océano*”, se requirió de un marco legal para regular la vida social, política y económica del renovado Estado español y los pobladores de las nuevas tierras descubiertas, ese marco fueron las llamadas *Leyes de Burgos*,²⁷ las cuales fueron sancionadas el 27 de enero de 1512. Estas Leyes dieron fundamento a las denominadas *Leyes Nuevas*, en el año 1542, con las cuales se puso fin a la controversia y estableciendo el status quo de los indígenas, quienes pasaron a estar bajo la tutela y protección de la Corona.

Paralelo a todo el proceso de conquista, surgieron situaciones iuris-causa en los ámbitos urbanos-sociales de las nuevas ciudades a los cuales se debió dar soluciones en la cotidianidad del tiempo y el espacio. Merece hacer un llamado de atención sobre estas *Ordenanzas de Felipe II* o también conocidas como las “*Ordenanzas de Descubrimiento y Población*”,²⁸ las cuales se recopilaron, formando una de las más grandes obras

²⁶ Durante el siglo XV se produjo en España tres grandes acontecimientos: La expulsión de los musulmanes de la península Ibérica, reconquistándose el territorio español; el descubrimiento de América por Cristóbal Colón para la Corona de España y la creación de la primera gramática de la lengua castellana, elaborada por Antonio de Nebrija. Este último hecho fue el que le dio la institucionalización y reconocimiento al idioma castellano.

²⁷ Estas leyes surgen ante la preocupación surgida por la denuncia de maltrato contra los indígenas, según los informes de los padres dominicos, especialmente Bartolomé de las Casas.

²⁸ AGI/23.15.426//INDIFERENTE,427, L.29, F.63R-93V



legislativas sobre urbanismo y formas de estructuras urbanas. Este compendio de ordenanzas se organizó en tres partes:

- a. La primera parte está referida a todo lo concerniente a los descubrimientos.
- b. La segunda parte trata sobre las nuevas poblaciones, los principios de ordenamiento urbano, la ubicación y el trazado de las ciudades.²⁹
- c. La tercera parte legisla sobre las pacificaciones.

Ya, en el siglo XVI, el movimiento cultural que se venía produciendo en toda Europa asciende vertiginosamente, transformando profundamente el pensamiento europeo, partiendo primeramente de una nueva concepción cosmográfica y etnológica, aunado a lo anterior, el enriquecimiento por el movimiento renacentista y los nuevos ideales de la Edad Moderna.³⁰

El protagonismo del carácter defensivo y la visión de conjunto continental de la *Arquitectura Defensiva*, desarrollada en Hispanoamérica y en Filipinas, durante los siglos XVI al XVIII, son las resultantes de las anteriores premisas radicadas en el marco natural de los singulares paisajes americanos.

En su lectura histórica, se observa el sometimiento al constante análisis de las técnicas constructivas y arquitectónicas de un nuevo saber, en búsqueda de su perfeccionamiento, bajo la tutela de una probable *Escuela de Fortificación Hispanoamericana*.

En un comienzo del siglo XVI, estos procesos de transformación, fueron innovaciones de forma espontánea y experimental, pero rápidamente la ciencia y los conocimientos técnicos se pusieron al servicio de la arquitectura militar, convirtiéndose en sí misma en el objeto de estudio y la discusión, dando paso a su centralización como

CHUECA GOITIA, Fernando. (1970). *Breve Historia del Urbanismo*, 2da. Edición. Alianza Editorial, Madrid.

ARELLANO, Fernando. (1988). *El Arte Hispanoamericano*. Universidad Católica Andrés Bello. Editorial Ex Librix, Caracas, págs. 24-26.

²⁹ MORALES PADRÓN, Francisco. (1979). *Teoría y leyes de la conquista*. Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, págs. 489-518.

³⁰ ACOSTA, Vladimir. (1998). *El continente prodigioso, Mitos e imaginario medieval en la conquista americana*. Universidad Central de Venezuela, Ediciones de la Biblioteca – EBUC, Caracas.



tema de los tratados especializados. De allí, que la ingeniería militar se convirtió en una ciencia prácticamente exacta, para dar las respuestas eficaces, a todas las necesidades de defensa del nuevo territorio, mediante *Arquitectura Defensiva*.

Fue un campo de diseño, con un camino propio pero que discurrió en paralelo al resto de la arquitectura, en estrecha relación con el urbanismo, produciéndose numerosos acercamientos en la propuesta de soluciones, es por ello, que actualmente vemos como las necesidades militares de ese momento histórico se vincularon perfectamente con los trazados de la ciudad ideal, dando respuesta a lo político, lo funcional y lo defensivo.

Este proceso lo vemos claramente desarrollado en cuatro periodos:

Primer periodo: Los albores del siglo XVI, comienzos y transculturación.

Segundo periodo: Finales del Siglo XVI, preludios del siglo XVII: Avances y mejoras en el tiempo y las técnicas.

Tercer periodo: La plenitud del siglo XVII, continuación y perfeccionamiento.

Cuarto periodo: siglo XVIII, cristalización del sistema técnico defensivo.

Durante los tres primeros periodos, se sucedieron muchas las controversias jurídicas entre el Reino de España peninsular y sus posesiones ultramarinas, así lo demuestra la cantidad de Leyes promulgadas. El volumen y la diversidad legal estuvo en permanente aumento, creando serias dificultades a las autoridades para su puesta en práctica. Por estas razones, en el año de 1562 se dio inicio a un primer intento, pero fue entre los años 1570 y 1574 que Juan de Ovando, como Presidente del Consejo, actuó y dedicó su trabajo en lograr una recopilación a través del *Libro de la gobernación espiritual y temporal de las Indias*.³¹

Con la muerte de Ovando quedó paralizada la Recopilación de Leyes Indianas y fue hasta el año 1582, cuando Diego de Encinas retomó el trabajo, más reducido y de uso específico del Consejo. Esta recopilación se denominó: *Cedulario de Encinas*. Todas estas intentonas, quedaron superadas por el gran trabajo de los juristas indianos *Antonio de León*

³¹ El manuscrito original, sin indicación de autoría o la fecha, se conserva en la biblioteca de la Academia de la Historia, Madrid. cf. v 6, Epílogo / vol. 2 impreso por Imprenta de Archivos; v 3-6, Tipografía de Archivos. Medio título: Colección de Documentos Inéditos de ultramar, t. xx-xxv.



Pinelo y Juan de Solórzano Pereira, en la recopilación ordenada por el Rey Carlos II y promulgadas por Real Cédula, el 18 de mayo de 1680. Esta recopilación es bien conocida como las “*Leyes de los Reynos de las Indias*”³² y tuvieron vigencia en todas las Indias.

Hay pruebas fehacientes de la aplicación de estas Leyes Indianas y de la importancia de la jurisprudencia de los tribunales, la cual, frecuentemente, alteraba la misma legislación vigente, creando así un nuevo Derecho. De esa forma se estuvo siempre ante un Derecho vivo que contraponía al Derecho teórico de la Ley.

Se ha podido apreciar a través del *Ipso jure*³³ de estos Cuerpos de Ley y los periodos históricos del plan defensivo de la “*la Carrera de Indias*” y su Arquitectura Defensiva fue y es el fiel reflejo de una cultura humana singular, que la misma evolucionó de acuerdo a las diversas situaciones: políticas, económicas, sociales y científicas presentes en esos momentos históricos, y a los valores éticos y morales, intrínsecos en esa naturaleza humana.

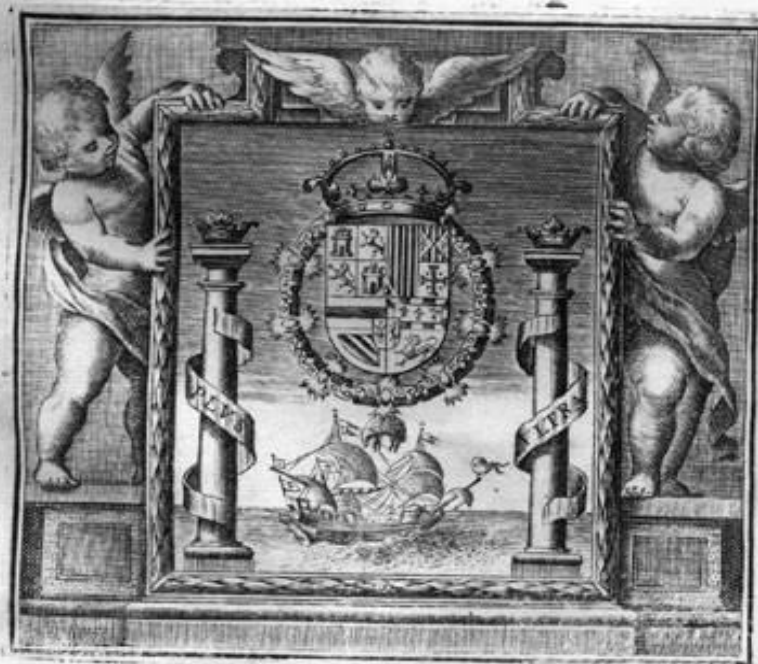
³² Es la Compilación legal española respecto de América y Filipinas. Realizada por Antonio De León Pinedo y Juan de Solórzano Pereira. Fue sancionada por el rey Carlos II de España entre 1665 y 1700 mediante una Pragmática de Madrid del 18 de mayo de 1680.

Reunió los autos acordados, las Ordenanzas, así como cualquier otra fuente legal, con registros de quiénes las originaron y habían puesto en vigor. Está dividida en cuatro tomos y un total de nueve libros, que contienen 6.385 leyes, agrupadas en 218 títulos. Cada ley señala el año, rey y lugar de expedición de dicha norma. Su lectura y comprensión es un elemento indispensable para conocer los principios políticos, religiosos, sociales y económicos que impulsaron el gobierno de la monarquía española en tierras indianas.

³³ *Ipso jure* es el imperativo legal de una Ley.



RECOPILACION
DE LEYES DE LOS REYNOS
DE LAS INDIAS.
MANDADAS IMPRIMIR, Y PVBLICAR
POR LA MAGESTAD CATOLICA DEL REY
DON CARLOS II.
NUESTRO SEÑOR.
VA DIVIDIDA EN QVATRO TOMOS.
con el Indice general, y al principio de cada Tomo el Indice
especial de los titulos, que contiene.
TOMO PRIMERO.



En Madrid: POR IVLIAN DE PAREDES, Año de 1681.

Grabado: 1

GRABADO DE LA PORTADA DE “LAS LEYES DE INDIAS”

Fuente: Fondos digitales de la Universidad de Sevilla. Consultada la página web, el 12 septiembre de 2012:
<http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/752/14/recopilacion-de-leyes-de-los-reynos-de-las-indias/>



3. Primer periodo: El siglo XVI, comienzos y transculturación.

En Europa y en especial en el reino de España, la cultura del Medioevo, fundamentado en la herencia de la antigüedad grecolatina, los aportes de los pueblos germánicos y la religión católica,³⁴ dio paso al siglo XV o “*el siglo de las innovaciones*”. A lo anterior se sumó los descubrimientos geográficos, el nuevo pensamiento político, el científico y la renovada filosofía de vida basada en la fe religiosa, los cuales se pueden considerar como los artífices del cambio. Para ese momento histórico, la Corona Española inicio sus mejores estrategias a nivel político y una nueva doctrina en la expansión y consolidación de sus fronteras, mediante la firma de tratados como el *Tratado de Alcáçovas*³⁵ en el año de 1479, el *Tratado de Tordesillas*³⁶ en el año 1494 y el *Tratado de paz de Cateau-Cambrésis*³⁷ en el año 1559. Las investigaciones de estos Tratados están descritas en el Capítulo III, en las páginas: 354-372.

Paralelamente, en el Nuevo Mundo se iniciaba la gestación de una nueva civilización, producto del encuentro de dos mundos, que nada sabían uno del otro y sin embargo a futuro lograron conjugarse para dar paso a una cultura cuyo primer germen fue: una singular “*singladura*” de comercio transoceánico protegido por un patrimonio defensivo edificado, teniendo como primer legado a la Fortaleza Ozama, ubicada en Santo Domingo de Guzmán en la actual Republica Dominicana,³⁸ considerada la más

³⁴ BENÉVOLO, Leonardo. (1978). *El arte y la ciudad Medieval*. Colección Diseño de la ciudad. México.

³⁵ VERLINDEN, Charles y PÉREZ-EMBID, Florentino. (2006). *Cristóbal Colon y el descubrimiento de América*. Ediciones RIALP S.A., Madrid, págs. 36-37.

ENCISO, Isabel. (2001). *Los Reyes Católicos*. Ediciones AKAL S.A., Madrid, págs. 12–13.

³⁶ SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. (1990). *Los Reyes Católicos: La Expansión de la Fe*. Ediciones RIALP S.A., Madrid, págs. 251–260.

³⁷ FLORISTAN, Alfredo. (2005). *Historia Moderna Universal*. Editorial Ariel, págs. 196-199.

PÉRONNET, Michel. (1990). *El siglo XVI, de los grandes descubrimientos a la contrarreforma, (1492-1620)*. Volumen 1. Traducción de Yago Barja de Quiroga. Ediciones AKAL. Madrid, págs. 262-265.

³⁸ ZAPATERO, Juan Manuel. (1960). *Las Fortificaciones y Defensa del Istmo Centroamericano en la contienda anglo-española del Caribe siglo XVIII*. ASINTO, año VII, número 25, Madrid.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1964). *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*. 1a. Edición. San Juan de Puerto Rico. Declarada de Utilidad para el Ejército Español, Orden 29 abril 1965; D. O. núm. 191,6 mayo 1965. 2a. Edición. ampliada, publicación del Servicio. Histórico. Militar. y Museo del Ejército, Madrid 1990.



antigua y completa construcción militar, construida para la defensa y refugio frente a los futuros asedios, invasión de fronteras e intento de despojo territorial.

Las nuevas geografías, vírgenes y abiertas a los nuevos patrones de orden arquitectónico-espacial y técnico-constructivo, fueron el terreno abonado para la evolución de la edificación de la Fortificación abaluartada; la cual conto con los aportes del arte propio de los ingenieros italianos y los ingenieros españoles que vinieron a poner su ingenio al servicio de un arte extranjero. Tal como lo cita Benedetto Croce:

*“Los italianos iban a España como maestros; los españoles venían a Italia como discípulos. Los primeros aportaron un arte propio; los segundos vinieron a poner su ingenio al servicio de un arte extranjero”.*³⁹

Fue Hispanoamérica y Filipinas, el lugar idóneo para la transculturación y el acrecentamiento del prestigio de los arquitectos e ingenieros militares italianos, por sus concretas soluciones constructivas ante la auténtica revolución en el orden táctico del ataque y la defensa a causa de las grandes aplicaciones de la pólvora en las armas de fuego. Este prestigio fue muy sólido en España y contó con el liderazgo del caballero de Siena, seudónimo por el cual fue conocido *Tiburzio Spannocchi*, quien fue la máxima autoridad en las decisiones y aprobaciones de proyectos, con sede en la corte de Madrid.

En paralelo, también destacaron Juan Bautista Antonelli, el constructor en las costas de Levante y del norte de África y su hermano Bautista Antonelli, el arquitecto italiano constructor del *Castillo de La Fuerza* en la entrada de la bahía de La Habana, en Cuba; siendo esta la primera fortaleza regular abaluartada en la frontera oeste del mismo Reino y la primera de la novedosa tipología que se construyó en América. Iniciándose así, la proliferación de fortificaciones irregulares abaluartadas en el Nuevo Mundo y la concreción del primer “*Plano de defensa de las Indias Occidentales*”.

Es una etapa muy ecléctica para la *Fortificación Abaluartada española* en el Nuevo Mundo, porque en ella estuvo presente una gran diversidad de conceptos técnicos, que se debatían entre lo tradicional del Medioevo y lo novedoso del Renacimiento con su sistema abaluartado, sumándose las características netamente hispanas. También se puede agregar

³⁹ GARCÍA TAPIA, Nicolás. (1990). *Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento español*. Universidad de Valladolid, secretariado de publicaciones. Valladolid.



que, esta fortificación de fronteras españolas logro responder a las circunstancias porque siempre se comportó como un gran campo de experimentación de la nueva arquitectura militar, asumiendo su rol internacional, globalizando la aplicación de los Tratados, como el *Pietro Cataneo*,⁴⁰ publicado en el año 1554.

En la observación de los diferentes enclaves defensivos de esta etapa, se determina claramente los pasos de la transición, donde las altas y esbeltas murallas medievales se fueron transformando en robustas y chatas, con la sugestiva forma escarpada, capaz de ofrecer el menor blanco posible a los embates del cañón. De igual forma, las torres con sus curvas se convirtieron en angulosos baluartes con sus crestas llenas de merlones y cañoneras, desde donde propiciar el fuego cruzado de la artillería, allí emplazada, frustrando así el objetivo final del asalto enemigo.

3.1. Real y Supremo Consejo de Indias

Como es bien sabido, todas las instituciones españolas estaban en el Viejo Continente, a causa de ello fue necesario crear el *Real y Supremo Consejo de Indias*,⁴¹ como institución regente, en conjunto con la figura soberana y divina del rey. Este organismo institucional, fue el encargado de la elaboración de todo el cuerpo normativo, del gobierno indiano, de la guerra y la religión, designaba las autoridades, disposición de las armadas que protegían a las flotas comerciales, la administración de justicia y todo lo referente a la materia judicial, tanto penal como civil, en y para los nuevos territorios y sus gentes igualmente, la defensa y fortificación de las costas y las fronteras en América española.

He ahí la gran importancia en lo referente a la *administración indiana*, la cual incluía América y las Filipinas. Su papel de primera asesora del Rey, en las materias: ejecutivo,

⁴⁰ CATANEO, Pedro. *I Quattro Libri di Architettura Primi*. 1554. Capítulos: IV y XXI. Ingeniero militar de origen italiano, que determino la importancia de fortificar las fronteras de las ciudades con baluartes poligonales, para ello creó una gran variedad de estructuras abaluartadas, siguiendo las formas geométricas, en especial la ortogonal.

⁴¹ SOBERANES FERNANDEZ, José Luis. (2015). *Consejo Real y Supremo de Indias. Diccionario jurídico mexicano*, 2da. Edición. México, UNAM-Porrúa. México, págs. 646-647.

SILVA G., Osvaldo. (2005). *Atlas de Historia de Chile. La Administración Colonial de América*. Undécima edición. Editorial Universitaria, S.A. Santiago de Chile, pág. 50.



legislativo y judicial para las Indias, la hacía itinerante, ya que al igual que la Corte del Rey estaba con él donde este definiera su estancia.

Sus inicios se remontan a los Reyes Católicos, quienes nombraron a *Juan Rodríguez de Fonseca*,⁴² como el responsable de estudiar y dar soluciones, a todo lo referente a los problemas de la colonización de las *Indias Occidentales*, en equipo con *Cristóbal Colón*. A la muerte del rey *Fernando de Aragón* y por la manifiesta antipatía entre Rodríguez de Fonseca y el regente de la *Corona de Castilla*, el *Cardenal Cisneros*, este último decidió suspenderlo de sus funciones y creó un pequeño consejo, llamado “*Junta de Indias*”, integrado por *Luis de Zapata* y *Lorenzo Galíndez de Carvajal*.

En el año 1516 el rey Carlos I, cuando tomó posesión de los territorios descubiertos y en conquista, se encontró con esta junta, observando la importancia de la misma decidió, en el año 1524, reestructurarla y se llamó definitivamente *Real y Supremo Consejo de Indias*, dirigida por *fray García de Loayza*. Pero sus ordenanzas no las obtuvo hasta el año 1543, motivado por las exigencias de *Juan de Ovando*, las cuales fueron promulgadas en el año 1571.

Esta institución se mantuvo hasta el ascenso y el *reformismo borbónico* de 1714, y ya, en el año 1717 perdió sus atribuciones administrativas y legales del Consejo, porque el Rey Felipe V creó la *Secretaría de Marina e Indias*,⁴³ la cual se encargó de dichas atribuciones. Es así como su proceso de decadencia, concluyó con una primera supresión en el año 1812; a la cual le siguió una mediana recuperación en el año 1814, pero esta no fue suficiente y su declive fue inminente y fue abolida de forma permanente en el año 1834.

⁴² Fue muy abierta la hostilidad entre *Juan Rodríguez de Fonseca* y *Cristóbal Colón*, su influencia en los *Reyes Católicos* fue notable y por esa razón logró materializar la idea de la navegación bajo el exclusivo control monárquico y sin la intervención colombina, también a él se debe la creación de la *Casa de la Contratación*, las *juntas de navegantes* de Toro y de Burgos y la conformación de las gobernaciones de *Darién* y *Castilla del Oro*, al margen de la influencia de la familia Colón.

SAGARRA GAMAZO, Adelaida. (2007). *Juan Rodríguez de Fonseca, un toresano en dos mundos*. Editores: Diputación Provincial de Zamora y el Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Burgos.

⁴³ SUAREZ FERNANDEZ, Luis. (1984). *La España de las Reformas: Hasta el final del reinado de Carlos IV - Historia general de España y América*, Volumen 10. Editorial RIALP. S.A. Madrid, págs. 106-107.

CRESPO SOLANA, Ana. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz 1717-1730*, Editorial: Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz. Cádiz.



3.2. La Casa de la Contratación y la Ruta Comercial transoceánica

Los alcances de los descubrimientos dispararon una serie de toma de decisiones, tanto jurídicas como institucionales, por parte de la Corona española para poder mantener el control del abanico de posibilidades, en las nuevas tierras descubiertas; especialmente las comerciales. Inmediatamente saltaron los principios del mercantilismo español, donde el *monopolio comercial*⁴⁴ fue el abanderado por ser un modelo económico ponderado, para ejercer el máximo de control en las relaciones comerciales y el resguardo de las fronteras.

Como es de suponer, los asuntos indianos y su comercialización fueron dos puntos esenciales a proteger, para el tesoro de la Corona española y como tal fueron tratados. Para controlar estos puntos de atención del gran comercio transoceánico y, para un mejor manejo de los mismos se ideó un organismo oficial que aglutinó todos estos servicios administrativos, comerciales y logísticos bajo regulaciones muy específicas.

Ese brazo administrador fue “*La Casa de la Contratación*”,⁴⁵ cuya denominación oficial fue la “*Casa y Audiencia de Indias*”, la cual se estableció en el año 1503, mediante los Decretos Reales del 10 de enero y el del 14 de febrero, del mismo año,⁴⁶ tal como

⁴⁴ ARAYA POCHET, Carlos. (1942). *Historia de América en perspectiva latinoamericana. El comercio internacional colonial*. Primera edición. Impreso en San José de Costa Rica, págs. 63-65.

⁴⁵ CRESPO SOLANA, Ana. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz 1717-1730*, Editorial: Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz. Cádiz.

DONOSO ANES, Rafael. (1996). *Una contribución a la historia de la contabilidad: análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de Contratación de las Indias de Sevilla, 1503 – 1717*. Serie: Ciencias Económicas y Empresariales, Núm. 32. Universidad de Sevilla. Sevilla, págs. 49-67.

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis y VILA VILAR, Enriqueta. (2003). *La Casa de Contratación y navegación entre España y las Indias*. Editorial: Universidad de Sevilla-CSIC, Sevilla, págs. 26–29.

Los antecedentes de la *Casa de Contratación* están en un “*Memorial*”, el cual se conserva en el Archivo General de Simancas y la inspiración está dada en otras Casas de Contratación, en Lisboa, llamadas la “*Casa da India y de Guiné*”.

⁴⁶ AGI/22.15.412//INDIFERENTE,418, L.3, F.4R-8R: Ordenanzas primeras dadas por los Reyes Católicos al tiempo que se fundó la Casa de la Contratación de Sevilla, el 20 de enero del año 1503, en Alcalá de Henares.

AGI/22.15.412//INDIFERENTE,418, L.1, F.84V-88V: Real Provisión dando las Ordenanzas por que se ha de regir la Casa de la Contratación que se ha mandado hacer en Sevilla, el 20 de enero del año 1503, en Alcalá de Henares.



se desprende de la primera parte de la Real Provisión de los Reyes Católicos y que parte de ella se transcribe a continuación:

"Primeramente hordenamos y mandamos que en la ciudad de Sevilla se faga una casa de contratacion para que en ella se recojan y estén el tiempo que fueren necesario todas las mercaderías, et mantenimientos et todos los otros aparejos que fueren menester para probeber todas las cosas necesarias para la contratación de las Yndias et para las otras yslas et partes que nos mandaremos et para enbiar alla todo lo que dello convenga embiar et para en que se reciban todas las mercaderías et todas las cosas que dellas se embiaren a estos reynos et para vender et contratar a otras parte donde fuere necesario la cual dicha casa mandamos que sea fecha de manera que aya en ella disposición para todo lo susodicho".⁴⁷

Real Provisión de los Reyes Católicos

Dada en Alcalá de Henares el 20 de enero de 1503

Por lo anteriormente descrito se desprende, que la citada institución se creó como *Real Audiencia y Casa de la Contratación de Sevilla* y se observa que su primera titulación fue la de “*Real Audiencia*”. En consecuencia, su premisa básica era la creación de un alto tribunal, cuyo objetivo era el de atender todas las posibles violaciones de las leyes del comercio Indiano y la jurisdicción de las causas civiles, atinentes a los armadores, capitanes y tripulantes ocupados en el tráfico con el Nuevo Mundo.

Esta condición no se hizo factible desde un comienzo, ya que en un principio la *Casa de la Contratación de Indias* nació como un depósito de mercadería que iban y venían de América; también estaba encargada del apresto y despacho de los navíos, porque probablemente, en ese momento era más importante su acción administrativa. Pero la evolución y el crecimiento de las múltiples relaciones comerciales hizo que, paulatinamente, este organismo administrativo fue sometido a una serie de regulaciones, según las *Ordenanzas* expedidas en Alcalá de Henares, las cuales fueron modificadas y ampliadas por las *Ordenanzas expedidas en Monzón*,⁴⁸ durante el año 1510, para lograr una eficaz acción en cuanto al cumplimiento de los horarios de trabajo, registro y regulación de la emigración, los concerniente a las leyes tutelares sobre los derechos de

⁴⁷ Reproducción del párrafo que encabeza la Real Provisión de los Reyes Católicos, firmada el 20 de enero de 1503, en Alcalá de Henares, en virtud de la cual se creó la Casa de Contratación con sede en la ciudad de Sevilla.

⁴⁸ AGI// INDIFERENTE, 418, 1...3, F. 4-14

Visitada la página oficial web de la Biblioteca Histórica de la Universidad Complutense, en Madrid, en fecha: 05 de junio del 2014. <http://biblioteca.ucm.es/foa/41030.php>



herencia familiar y se incorporó el matiz científico al establecerse la evaluación académica de quienes decidieran hacer la carrera de navegantes.

Entre sus especificaciones se encontraba las de establecer las *cartas náuticas*⁴⁹ para la navegación, el *Padrón Real*⁵⁰ o mapa-modelo del Nuevo Mundo y los aprovisionamientos necesarios para un óptimo comercio. En paralelo, ejercía las funciones de controladora del tráfico marítimo, incluyendo el aprovisionamiento y el pertrecho de las flotas, más la inspección de los barcos, prestos a zarpar para las colonias. A nivel académico, administraba la escuela de pilotos y cosmógrafos, igualmente la concesión de las licencias de los oficiales de marina.

Así mismo, ejercía todas las funciones administrativas e incluso la académica-científica, y en la medida en que fue evolucionando las relaciones comerciales con la América española, se creó el cargo del *cronista oficial de la Casa*, que ejerció un muy importante papel en la historia, porque fue el escriba de todo ese interesante *samsara* tecnológico, científico y comercial, mientras que los *cargadores de Indias*, grandes comerciantes registrados en la *Casa de Contratación* debieron conjugar tiempo, peso, volumen y ganancias para hacer rentable el sistema.

Esta institución fue la encargada de aglutinar a todas las fuerzas navales existentes para ese momento, como la *Real Armada del Mar Océano*,⁵¹ la *Armada de Barlovento*,⁵² la *Armada del Mar del Sur*⁵³ y la *Armada del Galeón de Manila*.⁵⁴ Con ellas, también se reformaron la instrucción académica del personal a bordo, porque hasta ese momento no

⁴⁹ Ver Glosario, pág. 1081.

⁵⁰ El nombre de “*Padrón Real*” fue cambiado a “*Padrón General*” el 2 de agosto de 1527.

Ver Glosario, pág. 1090.

SANCHEZ, Antonio. (2003). *La espada, la cruz y el Padrón: soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*. Colección: Universos Americanos. No. 11. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid.

⁵¹ La *Armada del Mar Océano*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 190.

⁵² La *Armada de Barlovento*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 191.

BALLESTEROS Y BARETTA, Antonio. Historia de España y su influencia en la historia universal. Tomo IV, 2da. Parte, Salvat Editores, Barcelona, 1927 – 1950, pág. 645

⁵³ La *Armada del Mar del Sur*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 194.

⁵⁴ La *Armada de la Carrera de Indias*: ver Capítulo II de esta tesis doctoral, pág. 196.



había una verdadera formación, los capitanes de los bajeles, no eran sino, buenos soldados con hábitos de mar, tal como lo señala Diego Ramírez de Arellano⁵⁵ en su referencia sobre “*La Real Academia de Caballeros Guardiamarinas de Cádiz*”.

Las actuaciones de esta institución fueron muy complejas, demandando una estructura organizativa con diversos polos de actuación y con una muy estrecha relación con la *Hacienda Real* y los asuntos indianos. Todo lo cual, hizo necesario la presencia de un cuerpo consular, representado por el *Consulado de Mercaderes*⁵⁶ o la *Casa Lonja*, cuya finalidad, como asociación comercial, era la de proteger el comercio de la ciudad contra los “*no burgueses*”, mermando de esa forma algunas de las facultades de la *Casa de la Contratación de Sevilla*.

He aquí como la *Casa de la Contratación*, muy semejante a la *Casa Guinea de Portugal*, se puede considerar como un organismo, con carácter *científico, etnográfico, geográfico, historiográfico* y de *enseñanza académica náutica*, con funciones centralizadas de control del comercio transoceánico en tres continentes y finalmente, el ser el “*archivo*” de esa gran historia indiana. Definidos en cuatro distintas fases de desenvolvimiento, los cuales se describen brevemente a continuación:

1. En una primera fase, de 1492 a 1495, creada como Monopolio Corona-Colon. Estaba supeditado a los dictados en las capitulaciones, que obligaba a toda persona o producto a estar registrado en la Real hacienda, para lo que se creó la Casa de Aduanas.

⁵⁵ ARELLANO, Diego R de. (1940). “*La Real Academia de Caballeros Guardiamarinas de Cádiz*”. Revista General de Marina. Octubre.

⁵⁶ ESPIAU EIZAGUIRRE, Mercedes. (1991). *La Casa de la Moneda de Sevilla y su entorno: historia y morfología*. Universidad de Sevilla. Secretariado de Publicaciones. Sevilla, págs. 51-53.

Tanto los Consulados de Sevilla, como el de México y el de Lima, se definieron como corporaciones de poderosos mercaderes, cuya meta principal fue la de gestionar el monopolio comercial de forma que sólo beneficiara a sus agremiados. De ahí sus constantes presiones a la Corona española para obtener las mejores condiciones, en defensa de su fuero económico-comercial y en representación de sus intereses.

El Consulado de Mercaderes o Casa de la Lonja fue construida entre 1585 y 1589, según el proyecto del arquitecto Juan Herrera. Según descripción del arquitecto Ortiz de Zúñiga, en sus “*Anales*” del año 1677: “*Trazóla, a imitación de las obras Romanas, Juan de Herrera, Maestro Mayor de las obras del Escorial, sobre planta cuadrada, de iguales y conformes fachadas. Su materia de la cantería de Jerez de la Frontera, piedra que llaman Martelilla [...] Pretendióse en esto apartar de la Santa Iglesia y del ámbito de sus gradas y tránsitos de sus puertas los tratos y negociantes que allí se hacían, y no había bastado a impedirlo toda la autoridad eclesiástica.*”

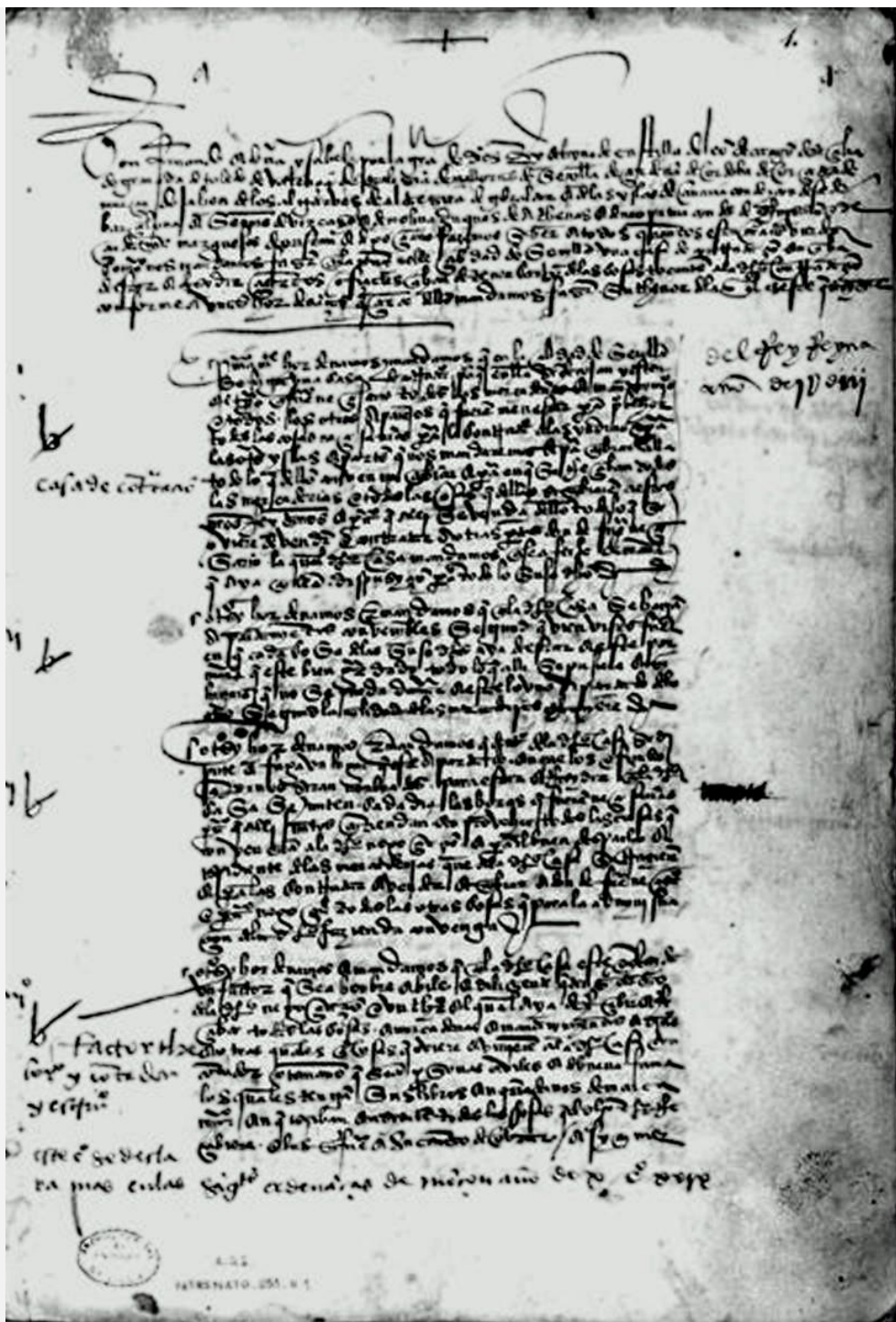


2. Una segunda fase, mediante la Ordenanza de 1495, los súbditos de Castilla, fueron favorecidos con la facultad de poder viajar a la América española y establecerse con sus familias y comerciar según las condiciones del monopolio.
3. Una tercera fase, de 1503 a 1717. A partir de este momento se tratan de dejar fijadas las actuaciones de fomento y regulación del comercio y la navegación con el Nuevo Mundo, por parte de la *Real Casa de la Contratación* de Indias o “*Casa y Audiencia de Indias*”. Sus finalidades fueron en crecimiento, anexándose otras dependencias como: el “*Consulado de Mercaderes*”.
4. Una cuarta fase, de 1717 a 1790, Se realizó el traslado de la *Casa de la Contratación* desde Sevilla a Cádiz. Esta decisión trajo el máximo esplendor económico de la ciudad de Cádiz,⁵⁷ porque a partir de ese momento histórico, en ella residió el monopolio comercial con las colonias hispanoamericanas. Aprovechando el momento y dentro del ambicioso plan de reforma de las murallas del flanco del puerto, se decidió construir un conjunto de tres edificios públicos idénticos y próximos entre sí: la *Aduana*, la *Casa de la Contratación* y el *Consulado*.

Como se dijo anteriormente, esta institución, logró constituirse en una gran fuente de conocimientos, en las áreas de la náutica, la geográfica, la meteorológica, la botánica, la zoológica, la étnica y la social; todas ellas motivadas y en razón de las *relaciones*, que tanto los descubridores, como los conquistadores y los gobernantes le remitieron. Aunado a lo anterior, hay que referir la importancia y su estrecha relación con la *Real Hacienda*, como consecuencia de lo esencial, los cuales fueron los asuntos indianos para el tesoro de la Corona.

⁵⁷ CRESPO SOLANA, Ana María. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz. 1717 – 1730*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, págs. 63–68.

CHAUNU, Pierre y CHAUNU Huguette. (1983). *Sevilla y América, siglos XVI y XVII*. Editado por la Secretaría de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla.



Documento: 1

REAL CEDULA PARA LA FUNDACION DE LA CASA DE LA CONTRATACION

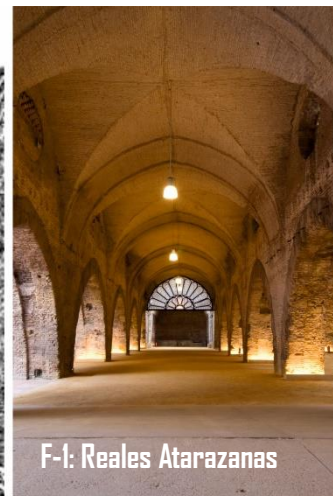
Real Provisión de los Reyes Católicos y Fundación de la Casa de la Contratación

Fuente: AGI/22.15.412/ INDIFERENTE, 418, L.1, F.84V-88V

Copia (s.f.). 4 folios. Patronato, 251 R.1



G-1: Casa de la Contratación



F-1: Reales Atarazanas

F-2: Antiguo Consulado de Mercaderes. Hoy es la sede del Archivo de Indias



Figura: 1

LA CASA DE LA CONTRATACION DE SEVILLA

G-1: Grabado de la Casa de la Contratación: Inicialmente funcionó en las Reales Atarazanas de Sevilla.

Fuentes: Grabado de la desaparecida Casa de la Contratación.

F-1: Las Reales Atarazanas en la actualidad.

F-2: El antiguo Consulado de Mercaderes, hoy es la sede del Archivo de Indias.

Fuente: Fotografía: Trabajo propia.



Grabado: 2

**PORTADA DE LAS ORDENANZAS REALES PARA LA CASA DE LA
CONTRATACION, PUBLICADAS EN 1553 POR MARTIN DE
MOSTESDEOCA**

Fuente: Universidad Complutense de Madrid, Biblioteca Histórica: visitada la página oficial web:
<http://biblioteca.ucm.es/foa/41030.php>



Las Reales Atarazanas de Sevilla.

La primera sede de la “*Casa y Audiencia de Indias*”, en las *Reales Atarazanas*,⁵⁸ no fue muy afortunada, ya que era un lugar por demás insano y totalmente expuesto. Esas circunstancias hicieron que muchas de las mercancías se malograrán, ocasionando cuantiosas pérdidas; obligando, en consecuencia, su traslado a las dependencias del Alcázar Real, en el lugar llamado de los *Almirantes*, fue una realidad necesaria.

La construcción de las *Atarazanas*, se inició por orden del *Rey Alfonso X* denominado “*el Sabio*”,⁵⁹ en el año de 1252. Cabe la posibilidad que su construcción original se deba a la decisión del califa *Abu Ya'qub Yusuf*,⁶⁰ en el año 1184 y que la orden de construir del Rey sea la de reestructurar y rehabilitar dicha edificación. En todo caso, es la intervención de estas dos personalidades a quienes se les debe la edificación de este monumento patrimonial, tan importante en los comienzos del comercio transoceánico.

El concepto arquitectónico original de las *Reales Atarazanas*, era el de astilleros para la construcción de galeras, las cuales estaban ubicadas en una zona conocida como *el Arenal*, muy cerca del *Rio Guadalquivir*; cumpliéndose así la condición más importante de este tipo de empresa y es la de tener fácil acceso a la botadura y la de carenar los barcos.

⁵⁸ Visitada la página web del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Patrimonio Inmueble de Andalucía. Ficha de Identificación de las Atarazanas Reales de Sevilla. <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i4558>

CRESPO SOLANA, Ana. *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz (1717-1730)*. Universidad de Cádiz. Servicio de Publicaciones.

⁵⁹ *Rey Alfonso X el Sabio*, muy reconocido por su meritoria labor de favorecer la obra literaria, científica, histórica y jurídica realiza por su real escritorio. *La Escuela de Traductores de Toledo* es una de sus grandes obras, donde, además de su propia obra escrita, permitió la participación de insignes intelectuales hebreros, islámicos y latinos. Otra obra maestra son sus *Cantigas*, compuestas de su scriptorium. A él se debe el proyecto de repoblación del antiguo reino de Sevilla.

⁶⁰ *Abu Ya'qub Yusuf*, también conocido como *Yusuf I*, perteneció a una dinastía marroquí de origen bereber, en el norte de África, fue un califa almohade o que reconocía la unidad de Dios. En su ofensiva conquistadora por la península ibérica se apoderó de Andalucía, no sin antes destruir a Cataluña y Valencia para finalmente establecerse en Sevilla, en el año 1171, la cual estableció como capital, de ahí el porqué de su afán de modernizarla, construyendo: las dos alcazabas, el acueducto, los puentes, en especial el Puente de Barcas y murallas en el Río Guadalquivir.



Para el año 1580 se iniciaron las obras que dieron alojamiento a la Aduana en las ya citadas Atarazanas, siguiendo las trazas del arquitecto y maestro mayor *Asensio de Maeda*⁶¹ y con la intervención del arquitecto *Juan de Oviedo*.

En el monumento actual, se puede apreciar los grandes espacios logrados a través del diseño y construcción de poderosas arcadas de estilo mudéjar, totalmente arriostradas por una segunda dirección de arcos, que corren perpendiculares a las primeras, enriqueciendo visualmente los espacios y permitiendo una excelente transparencia entre los mismos.

Almojarifazgo o el ad valorem y el quinto real

La llegada de las remesas anuales a España desde sus colonias, de metales preciosos, mediante “*la Carrera de Indias*”, afectó grandemente la economía europea y como consecuencia se produjo la revolución de los precios. Para complicarlo más, recordemos la existencia de una tradición de orden económico y vinculado a la alta burguesía de *mercaderes de Burgos* y la *aristocrática Mesta*;⁶² en detrimento del campesinado, la agricultura y la industria textil. Pero estas tradiciones se vieron alteradas ante los nuevos conceptos y objetos económicos venidos de las colonias americanas.

Es importante tratar sobre la *Real Hacienda* y todos los factores económicos que fueron beneficiados, por normas tolerantes. Igualmente, el tráfico de influencias para alcanzar las citadas tolerancias y excepciones. Pero, también es importante citar la complejidad de la organización del monopolio comercial indiano, más los préstamos de los banqueros genoveses y alemanes, dados por adelantado y los “*juros*” o deuda pública. La complejidad de estas mecánicas hacendísticas y la actuación política-burocrática, fue tal, que surgieron tres formas de impuestos: los del rey; los del reino y los de los municipios, sumados a las diversas excepciones, derechos y regalías del monarca.

⁶¹ RECIO MIR, Álvaro. (1997). *Fracasos, Pleitos, Desaparición y Muerte de Asensio de Maeda* (Artículo). Publicado en: Laboratorio de Arte 10 (1997) 165-179. Sevilla. Consultada la página web Archivo de la Catedral de Sevilla, en fecha 12 de noviembre 2013: <http://institucional.us.es/revistas/arte/10/11%20recio.pdf>

⁶² PÉREZ, Joseph. (1997). *Isabel y Fernando: los Reyes Católicos. La base Social del Régimen*. Primera Edición: 1988; Segunda Edición: 1997; Tercera Edición: 2001. Editorial NEREA S.A. Capítulo IV. Guipúzcoa, págs. 137-140.



Conclusión: Un verdadero caos de impuestos y así no lo transmite *Francisco Gómez de Quevedo*⁶³ en sus pícaras rimas:

Nace en las Indias bonrado, / donde el mundo le acompaña; / viene a morir a España, / y es en Génova enterrado.

Y pues quien le trae al lado / Es hermoso, aunque sea fiero, / ¡Poderoso caballero / Es Don Dinero!

Páginas: 265-266

Definiendo el panorama de los impuestos, se deben tener presente dos conceptos:

- a) El *Ad Valorem*:⁶⁴ definido como el impuesto indirecto aplicado sobre la importación y exportación, este tipo de impuesto también era llamado *Almojarifazgo*.
- b) El *Quinto del Rey* o el *Quinto Real*:⁶⁵ era un tributo que se pagaba al rey cuando se capturaba una presa o descubría un tesoro y que era igual a la quinta parte (20%) de lo capturado o descubierto.

Todas estas medidas no impidieron la crisis económica posterior, la cual se agudizó a finales del siglo XVII, entrando a un estado verdaderamente ruinoso. Tuvo un pequeño repunte durante el reinado de Carlos II. Después con la *Guerra de Sucesión Española* y a partir del ascenso de la monarquía borbónica, se trató de estabilizar, producto de la aplicación de los principios mercantilistas, inspirados en la filosofía colbertista.

3.3. El Consulado de Mercaderes o la Casa Lonja

A pesar de haberse creado la *Casa de la Contratación de Sevilla*, para atender el intercambio mercantil con las Indias, esta no tuvo jurisdicción mercantil, tal cual como el consulado de Burgos. Es hasta el año 1543, a causa de las múltiples solicitudes de los

⁶³ DE QUEVEDO, Francisco y DE TARSIA, Pablo Antonio. (1772). *Obras de d. Francisco de Quevedo Villegas*. Editorial: Library of the University of Michigan. Editado por D. Joachin Ibarra, Impresor de Cámara de S. M. Madrid 1762 Tomo IV. De sus obras. Madrid, págs. 265-266.

⁶⁴ Consultada la página web oficial de: Sistema de Información sobre Comercio Exterior, en fecha: 06 de julio 2014: http://www.sice.oas.org/dictionary/TNTM_s.asp

⁶⁵ GÓNGORA DEL CAMPO, Mario. (1963). *Los hombres ricos de Santiago y de La Serena a través de las cuentas del Quinto Real (1567-1577)*, Revista Chilena de Historia y Geografía, (131): págs. 23-46.



comerciantes, involucrados en el comercio indiano, cuando se creó el *Consulado de Mercaderes de Sevilla*,⁶⁶ para dar resoluciones a las controversias colombinas.

La Real Provisión fue firmada por el Rey Felipe II, en Valladolid, el 23 de agosto de 1543, autorizando a todos los mercaderes, residentes en Sevilla y que mantenían negocios con las Indias a reunirse el segundo día de cada año, en uno de los espacios de la *Casa de la Contratación* y que eligieran a un *Prior* y dos *Cónsules*. Las primeras ordenanzas fueron las de 1556.

Este *Consulado* llamado también *Universidad de cargadores a Indias*, tuvo como objetivos:

- a) El de agrupar y defender los intereses de los mercaderes de Indias.
- b) Facilitar las contrataciones y acuerdos comerciales entre los prenombrados mercaderes, tales como: los resultados de cuentas de las compañías, los seguros, las averías, los fletamentos, las contrataciones, etc., y las obligaciones jurídicas derivadas de la navegación.

Como asociación gremial, se reunieron los representantes de los tratantes de las Indias, en mutuo auxilio y con la finalidad de regular sus actividades. Sus mayores ingresos procedían del *seguro marítimo* o *avería*.⁶⁷ Este impuesto era utilizado para sufragar la organización de la *Armada*, que actuaría en defensa de la flota de galeones, contra los posibles ataques de piratas y corsarios.

Originalmente funcionó en los espacios de la *Casa de Contratación*, específicamente en las gradas. Si el mal tiempo presionaba, se realizaba en el templo catedralicio. Para evitar los abusos y la indecencia de los mercaderes, el *Cabildo eclesiástico*⁶⁸ acordó la colocación de cadenas alrededor. Toda esta situación fue comunicada por el arzobispo

⁶⁶ SANCHEZ MANTERO, Rafael. (2005). *La Universidad de Sevilla, 1505-2005: V Centenario*. Editorial: Universidad de Sevilla y Fundación El Monte. Sevilla 2005. págs. 112 – 114

ESPIAU EIZAGUIRRE, Mercedes. (1991). *La Casa de la Moneda de Sevilla y su entorno: historia y morfología*. Universidad de Sevilla. Secretariado de Publicaciones. Sevilla, págs. 51-53

⁶⁷ Ver glosario: pág. 1079.

⁶⁸ Ver glosario: pág. 1081.



Cristóbal de Rojas a Felipe II y es así, como por orden del Rey se decidió construir una *Casa Lonja*.

El noble historiador español *Diego Ortiz de Zúñiga*,⁶⁹ en sus “*Anales*” hace una excelente descripción de los momentos históricos de la creación del magnífico edificio de la Casa de la lonja. En sus soberbias escritos nos va narrando, con lujo de detalles, lo que a su buen entender percibe de los trazos del Arq. Juan de Herrera, a quien le fue encargada la construcción, vista su anterior experiencia como Maestro Mayor en las obras del Escorial. Pero fue evidente que la costumbre se hizo tradición y los mercaderes continuaron haciendo sus negocios en las escaleras catedralicias, así lo ratifica *Ortiz de Zúñiga*.

En otra instancia de comprensión, en el área del comercio internacional, se percibe claramente que los *Consulados de Sevilla*, de *México* y de *Lima*, fueron corporaciones de audaces y fuertes mercaderes que gestionaron el monopolio comercial de forma que sólo beneficiara a ellos y a sus agremiados, presionando a la Corona para obtener mejores condiciones tributarias y preferencias, igualmente defendiendo sus fueros y representando sus intereses a gran escala.

Consulados y Reales Audiencias en Hispanoamérica

En el siglo XVI

Cuadro: 7

Consulados y Reales Audiencias	Lugar	Fecha de creación y acontecimientos históricos
Real Audiencia de Santo Domingo.	Santo Domingo República Dominicana. Fue el primer tribunal creado en la América española. Tuvo jurisdicción sobre Cuba, Puerto Rico, Luisiana y Florida.	Se creó en 1511, por Real Cédula de Fernando V de Castilla, durante el gobierno de Diego Colón. Se restableció por Real Cédula del Rey Carlos I, el 14 de septiembre 1526. Como consecuencia colateral del Tratado de Basilea en 1795, esta Real Audiencia fue

⁶⁹ ORTIZ DE ZÚÑIGA, Diego (1677). *Annales Ecclesiásticos y Seculares de la Muy Noble Ciudad de Sevilla, desde el año de 1246...hasta el de 1671*. Madrid: Imprenta Real, Juan García Infanzón.



Real Audiencia de Puerto Príncipe		trasladada a la Villa de santa María del Puerto del Príncipe (Camagüey – Cuba) mediante Real Decreto de 17 de marzo de 1799
Real Audiencia de México (Nueva España)	Ciudad de México. Fue el máximo tribunal de España en el Virreinato de Nueva España.	Fue creado mediante Real Cédula del 13 de diciembre de 1527
Real Audiencia de Panamá	Panamá ciudad. Fue la tercera Real Audiencia de la América Hispánica. Tuvo jurisdicción sobre todo el territorio de <i>Tierra Firme</i> o América del Sur.	Creada por el Rey Carlos V, mediante Real Cédula del 26 de febrero 1538. Fue suprimida en forma definitiva en el año 1752.
Real Audiencia de Santiago de Guatemala o de los Confines	Fue el más alto tribunal de lo que se llamaba el Reino de Guatemala. Su sede estaba en la ciudad de Guatemala.	Inicialmente se creó como la Real Audiencia de Guatemala y Nicaragua, el 20 de noviembre de 1542. El 13 de septiembre de 1543 se ordenó su traslado a la villa de Santa María de la Nueva Valladolid y se amplió su jurisdicción hasta la provincia de Yucatán. Se concretó en 1550.
Real Audiencia de Lima o de la Ciudad de los Reyes (Perú)	En sus comienzos, Lima perteneció a la Real Audiencia de Charcas	Unido al Virreinato de Perú, esta Real Audiencia y Cancillería fue creada: el 20 de noviembre de 1542, mediante Real Cédula del Rey Carlos I. Su establecimiento fue en 1543.
Real Audiencia de Guadalajara (Nueva Galicia)	Inicialmente fue establecida en Compostela y luego trasladada a Guadalajara en el territorio de Nueva Galicia, en el año de 1560.	Por Real Cédula del 13 de febrero de 1548.
Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá (Nueva Granada)	Fue el máximo tribunal del Nuevo Reino de Granada y su sede estuvo en Santafé. Su jurisdicción, a nivel administrativo perteneció al Virreinato del Perú	Fue creada por Real Audiencia del 17 de julio de 1549.
Real Audiencia y Cancillería de la Plata de los Charcas (Alto Perú)	Estaba en Charcas, también conocido como el Alto Perú, (hoy Bolivia). Perteneció al Virreinato del Perú hasta el año 1776, luego pasó al Virreinato de la Plata. En sus inicios tuvo jurisdicción sobre la explotación minera del Potosí.	Fue creada el 04 de septiembre de 1559, mediante Real Cédula del Rey Felipe II, regulada por las Reales Cédulas del 29 de agosto de 1563, la del 01 de octubre de 1566 y la del 02 de mayo de 1573. Le fue ampliada su jurisdicción el 29 de septiembre de 1563
Real Audiencia y Cancillería de Quito (Ecuador)	Inicialmente perteneció al Virreinato del Perú, luego paso a formar parte del Virreinato de Nueva Granada.	El 29 de agosto de 1563, estando el Rey Felipe II en la Ciudad de Guadalajara, este procedió, mediante Real Cédula, crear la Real



		<p>Audiencia de Quito. Su puesta en acción se hizo a partir del 18 de septiembre de 1564.</p> <p>Fue suprimida por Real Cédula del 27 de mayo de 1717 y restablecida el 07 de febrero de 1720.</p>
Real Audiencia de Concepción (Chile)	Su ubicación se realizó en la ciudad de la Concepción	<p>En sus preliminares fue el más alto tribunal de <i>justicia mayor</i>. Fue creada por Real Cédula de Rey Felipe II, dada el 18 de mayo de 1565 y fue disuelta por Real Cédula del 26 de agosto de 1573 y se hizo efectiva el 25 de junio de 1575.</p>
Real Audiencia y Cancillería de Manila	<p>Fue el más alto tribunal en los territorios de Filipinas y en forma nominal de China. Dependía de la Real Audiencia de México.</p>	<p>Fue creada el 05 de mayo de 1583, mediante Real Cédula dada por el Rey Felipe II.</p> <p>Fue disuelta en 1590 y restituida en 1596.</p>

En el siglo XVII

Cuadro: 8

Consulados y Reales Audiencias	Lugar	Fecha de creación y acontecimientos históricos
Real Audiencia y Cancillería de Santiago de Chile.	Su ubicación se realizó en Santiago.	<p>Por las múltiples solicitudes para la reposición de la Real Audiencia de Concepción, fue restablecida en el año 1605. Y su instalación definitiva se hizo el 8 de septiembre de 1609.</p>
Real Audiencia y Cancillería de Buenos Aires (Río de la Plata)	<p>Estuvo rigiendo y ubicada en el territorio de la Gobernación del Río de la Plata, desde 1661 hasta 1671, cuando pasó al Virreinato de Río de la Plata, donde permaneció hasta el 23 de enero de 1812.</p>	<p>Fue creada por el Rey Felipe IV, por medio de la Real Cédula del 06 de abril de 1661 y una siguiente del 20 de junio de 1661. Fue disuelta por Real Cédula del 31 de diciembre de 1671, la cual se hizo efectiva el 26 de octubre de 1672.</p>



En el siglo XVIII

Cuadro: 9

Consulados y Reales audiencias	Lugar	Fecha de creación y acontecimientos históricos
Real Audiencia Buenos Aires	Su ubicación se realizó en la misma ciudad Capital de Buenos Aires.	Fue creada por Real Decreto del Rey Carlos III, en fecha: 25 de julio de 1782 y establecida el 14 de abril de 1783, como parte del Virreinato del Río de la Plata.
Real Audiencia y Cancillería de Caracas	Fue el máximo tribunal de España en el territorio de la Capitanía General de Venezuela. Ubicada en la ciudad de Santiago de León de Caracas.	Creada por Real Decreto del rey Carlos III, en fecha: 06 de julio de 1786. Fue instalada el 19 de julio de 1787. ⁷⁰ Fue la última Real Audiencia organizada en América.
Real Audiencia y Cancillería del Cuzco	Ubicada en el Cuzco y fue el más alto tribunal de la Corona en el Virreinato del Perú.	En un principio la jurisdicción del territorio del virreinato estaba dividido entre la Reales Audiencias de Charcas y la de Lima. Fue establecida el 03 de mayo de 1788 por Real Cédula del Rey Carlos III. Permaneció hasta el final del virreinato en el año 1825.

El Tribunal de Justicia.

Es indiscutible el fundamento legal que tuvo la *Casa de Contratación* para su funcionamiento, constancia hay de su organización y atribuciones, las cuales fueron ampliadas y ratificadas en diversos momentos; iniciando por la constitución y primera “*Ordenanza*” del año 1503, luego le siguieron las ampliaciones de 1510, las de 1536, las de 1543, las de 1552 y las de 1585. Con todas estas reglamentaciones y “*Ordenanzas*”, logró una autonomía y grandes avances en sus objetivos primarios de empoderar el *Comercio Indiano*.

⁷⁰ MORÓN, Guillermo. (1995). *La Real Audiencia de Caracas. Historia de Venezuela, Enciclopedia Británica de Venezuela*. Editada: Enciclopedia Británica de Venezuela. Libro primero, capítulo cuarto, tomo VI. Caracas, págs. 49-65. Consultada la página web oficial UNAM, en fecha 12 de febrero 2013: <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/anuario-mexicano-historia-der/article/view/29614/26737>.



Este comercio interoceánico y “*la Carrera de Indias*” siguieron en un crecimiento frontal y globalizante, por esa circunstancia se hizo necesario crear un organismo interjudicial, que diera soluciones a través de las normas jurídicas mercantiles, de Hacienda y las de Guerra del *Derecho Internacional*. Esta situación propició, en el año de 1524, la creación del *Consejo de Indias*,⁷¹ este organismo tomó las riendas jurisdiccionales de la Casa de Contratación.

Desde el punto de vista jurídico, el monumental *Comercio Indiano*, fue un gatillador en los ánimos gubernamentales para acentuar la autonomía de la jurisdicción mercantil; robustecido con la fusión de los usos y de las costumbres del mundo mediterráneo con el del atlántico,⁷² los cuales dieron un piso jurídico al comercio y a la *legislación indiana*, que en un futuro cercano se convertiría en el Derecho Mercantil, el cual ha mantenido su vigencia desde la Edad Moderna hasta el momento actual.

Esta premisa fue la motivación para la creación del *Consulado de Sevilla*, en el año de 1542. Allí se inició el proceso de dar soluciones, a todo lo referente a los muchos pleitos sobre responsabilidad civil, las cuales se hicieron ante un *tribunal mercantil*, suscrito al mencionado consulado. En cuanto a la responsabilidad e incriminación penal, esta siguió bajo la jurisdicción de la *Casa de contratación*. De esa forma se compartió la actividad jurisdiccional.

Era necesario resolver los conflictos, surgidos del ejercicio comercial; igualmente administrar la justicia entre los mercaderes y los hombres del mar. Pero estos asuntos no eran convenientes ventilarlos ante la justicia ordinaria, por las dilatadas soluciones y toma de decisiones por parte de esta, ya que los señalados conflictos demandaban que sus conflictos se dirimiesen en forma muy rápida, lo que conllevó a que no sólo se crearan tribunales de justicia en Sevilla, sino que también se crearan en el extranjero. Administrándose así la justicia, totalmente independiente de los órganos jurisdiccionales, propios del país donde se producía la querella, salvo los delitos de sangre que lógicamente

⁷¹ SOBERANES FERNANDEZ, José Luis. (2002). *Consejo Real y Supremo de Indias. Diccionario jurídico mexicano*, 2da. Edición. México, UNAM-Porrúa. México, págs. 646-647.

⁷² Se debe referir el marco historiográfico sobre el nacimiento de un *derecho común consuetudinario y supranacional* en la plena *Edad Media*, el cual buscó dar soluciones a las diversas relaciones beligerantes, surgidas entre los mercaderes de las distintas geografías, en los diferentes países de origen; sin tomar en cuenta las muy especiales condiciones de nacionalidad de los sujetos en actitud contenciosa.



eran competencia del Estado donde se cometiera tal delito. Como claramente se deduce del extracto de la obra de *Diego de Encinas*, denominada: “*Provisiones, cédulas, capítulos de ordenanzas, instrucciones, y cartas, libradas y despachadas en diferentes tiempos por sus Majestades los Señores Reyes Católicos... hasta agora*”.

“... y que éstos pudiesen conocer y determinar los negocios y causas que se ofreciesen entre los dichos mercaderes, y sus factores sobre todas y qualesquier cosas tocantes y dependientes y concernientes a su trato y comercio, según y como lo hazían y podían hazer y debían hazer, el prior y cónsules de la dicha ciudad de Burgos sin dar lugar a pleytos ni dilaciones sino conforme al uso y estilo de mercaderes.”⁷³

José de Veitia Linaje.

En las aportaciones de *José de Veitia Linaje*, en su obra,⁷⁴ sobre la concesión de jurisdicción a la *Casa de la Contratación*, se observa que no hay prueba documental sobre este tema. Llama la atención, que el cronista *Antonio de Herrera*, en sus descripciones no hace referencia al tema. Sin embargo, en las “*Ordenanzas*” de 1510 hay varias referencias sobre la administración de justicia, en lo referente a la navegación y a la recaudación. De estos hechos se deduce, que el marco jurídico que regló la jurisdicción mercantil de la *Casa de Contratación de Sevilla* lo concedió *Doña Juana*, mediante Real Provisión,⁷⁵ en la ciudad de Burgos, el día 26 de setiembre de 1511. Se tomó esta fecha, porque la resolución de un evento precursor, el muy conocido “*pleito de los seis capítulos*”⁷⁶ marcó en forma pública y notoria la verdadera transcendencia de la *Corte de Justicia*.

La siguiente reforma se realizó el 23 de agosto de 1543, mediante la *Real Provisión* dada en Valladolid, creándose el Consulado de Comercio de la ciudad de Sevilla, el cual asumió la jurisdicción mercantil.⁷⁷ Pero fue el 25 de septiembre del año de 1583, mediante *Real Provisión* dada en El Pardo, cuando se hizo su última reforma y se creó la *Sala de*

⁷³ DE ENCINAS, Diego. (1946). *Cedulario indiano*. edición facsímil de la edición única de 1596. Con Estudio e índices de Alfonso García Gallo. Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, libro III, folios 167–170.

⁷⁴ DE VEITIA LINAJE, José. (1672). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales, Sevilla 1672. De la primera creación y origen de la Audiencia y Casa de la Contratación de las Indias*. Libro Primero. Capítulo I. n. 1. Editorial: Juan Francisco de Blas. Sevilla, págs. 1-32.

⁷⁵ Ibídem. n. 1 y 2.

⁷⁶ Es bien conocido, que el fundamento de la demanda, en este “*pleito de los seis capítulos*” fue la reclamación por parte de Diego Colón del estricto cumplimiento de las *Capitulaciones de Santa Fe*, tanto en el orden político-administrativo, como en el orden económico. Terminó con una sentencia definitiva el día 5 de mayo de 1511.

⁷⁷ DE ENCINAS, Diego. (1946). *Cedulario indiano*. edición facsímil de la edición única de 1596. Con Estudio e índices de Alfonso García Gallo. Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, libro III, folios 167–170.



Justicia, también conocida como la *Real Audiencia de los Grados*.⁷⁸ Quedando la función judicial totalmente separada de las tareas administrativas y fiscales. Y para finalizar, es en el año de 1596, la sala de justicia fue equiparada a una audiencia.

También en las posesiones en ultramar, la Corona española tomó la decisión de crear *Consulados* y *Reales Audiencias*, a semejanza de las peninsulares; contaban con jurisdicción civil y penal, ampliándose su competencia hasta el ámbito eclesiástico. El objetivo principal de la creación de todas las *Audiencias Indianas*, era el de reafirmar la supremacía de la justicia del rey, sobre las autoridades gobernantes en cada región de la América Hispana. No hay que olvidar que, sobre estas Audiencias, sólo estaba el *Consejo de Indias*. De allí que siguieran la misma organización de autoridades colegiadas y sus decisiones no permitían el acuerdo o la negociación.

La creación y establecimiento de las Reales Audiencias, marcaron el proceso de colonización, y acentuaron el poder de la monarquía en las colonias americanas. Incluso, para garantizar la presencia de la autoridad y darles más poder se hicieron, las hicieron depositarias del *sello real*, siguiendo la forma de las cancellerías peninsulares. A continuación, se muestra el proceso de instauración de cada una de ellas, durante los siglos XVI al XVI.

Según la jurisdicción a la cual regían se puede decir que se clasificaron en:

- a. Consulados y Reales Audiencias virreinales: presididas por el virrey.
- b. Consulados y Reales Audiencias pretoriales: presididas por un presidente que podía ser el Gobernador o el Capitán General.
- c. Consulados y Reales Audiencias subordinada: presididas por un presidente togado.

⁷⁸ Los orígenes de la *Real Audiencia de los Grados* se remontan al tiempo del reinado de Fernando III el Santo, quien estableció un ordenamiento jurídico y judicial a Sevilla. Este privilegio fue ratificado por sus sucesores y durante el reinado de los Reyes Católicos, estos establecieron los Tribunales Colegiados, Creándose así la *Real Audiencia de los Grados*, la cual dependía de la *Real Cancillería de Granada*. Con la fundación de la Real Cancillería de Sevilla, en el año de 1553, se ampliaron sus instalaciones.



Figura: 2

UNIVERSIDAD DE MAREANTES

F-1: Vista de la fachada principal del Real Colegio Seminario de San Telmo: un esquinero palacio de estilo barroco, fue la sede de la Universidad de Mareantes, durante los siglos XVII y XVIII. El proyecto fue concretado mediante Real Cédula de Carlos II.

F-2: Escultura del Rey Alfonso X “El Sabio”: ubicada en la gradería de acceso a la Biblioteca Nacional de Madrid.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

F-3: La Armada Española en la costa inglesa. Obra de Cornelis Claesz van Wieringen, entre 1620-1625.

Fuente: Catálogo online Rijksmuseum de Amsterdam, como *De Spaanse Armada voor de Engelse kust*, circa 1620-1625. Página Web oficial: <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/SK-A-1629>



La Universidad de Mareantes y el Real Colegio Seminario de San Telmo.

Antes de analizar lo referente a la *Universidad de Mareantes*⁷⁹ o la *Universidad del Mar*, se debe puntualizar sobre el desarrollo de las técnicas de navegación durante la Baja Edad Media ya, que Portugal llevo a efecto muy importantes avances en el área de la construcción de barcos y en el perfeccionamiento de los métodos de navegación.

A la iniciativa del *Rey Alfonso X* llamado “*el Sabio*”, se le atribuye la creación de las “*tablas alfonsíes*”;⁸⁰ las cuales fueron impresas por primera vez en el año 1483. Lo cierto del caso, es que las observaciones originales se deben al astrónomo cordobés *Al-Zarkali*, en el siglo XI y la revisión fue realizada por los judíos alfonsíes *Yehuda ben Moshe* e *Isaac ben Sid*, en la ciudad de Toledo.

Lo interesante de toda esta elaborada investigación medieval, fue el resultado de las tablas astronómicas, que fueron las más usadas por los navegantes en los siglos XV y XVI. Aunado a esto se debe decir: que fueron los marinos lusitanos, quienes avanzaron y fueron los precursores de los nuevos estudios de astronomía, más la simplificación de los instrumentos náuticos y de las tablas de declinación solar.

A *Abrahán Zacuth*,⁸¹ se debe la adaptación de algunas tablas de declinación solar y la redacción de instrucciones técnicas, en los campos de astronomía, náutica y cosmografía, para navegar, estos manuscritos se llamaron “*regimientos*”,⁸² los cuales permitieron, a los navegantes portugueses, la posibilidad de aventurarse en viajes de

⁷⁹ NAVARRO GARCIA, Luis. (2004). *La Casa de la Contratación y navegación entre España y las Indias. La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (Siglos XVI y XVII)*. Editorial: Universidad de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación El Monte. Editado por: Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar, págs. 741-745.

⁸⁰ FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, Laura. (2005). *Las tablas astronómicas de Alfonso X El Sabio. Los ejemplares del Museo Naval de Madrid*. Revistas Científicas Complutenses. Anales de la Historia del Arte. Volumen 15. Editada por: Universidad Complutense de Madrid. Departamento de Historia del Arte I (Medieval), págs. 29–50.

Consultada la página web oficial de Biblioteca Digital Mundial: <http://www.wdl.org/es/item/7326/> en fecha: 9 de junio del 2014.

Consultada la página web oficial de Biblioteca Digital Hispánica de Biblioteca Nacional de España, en fecha: 9 de junio del 2014: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000051528>

⁸¹ CHABÁS, José y GOLDSTEIN, Bernard R. (2009). *Abraham Zacut (1452-1515) y la astronomía en la Península Ibérica. Las tablas alfonsíes de Toledo*. Ediciones Universidad de Salamanca. 1ra. Edición: diciembre 2009, Salamanca - España, pág. 156.

⁸² Ibídem. págs. 119–121.



exploración. Estos son a grosso modo los preliminares de lo que, en un futuro sería la muy importante institución de la *Universidad de Mareantes de Sevilla*.

En el marco institucional de “*la Carrera de Indias*”, hubo el encuentro con una emblemática triada de instituciones, siendo estas: la *Universidad de Mareantes*, la *Casa de Contratación* y el *Consulado de Comercio*. Todas establecidas en el epicentro sevillano, las cuales, en su conjunto, dieron a esta red de rutas marítimas-comerciales, europeas/americanas, el poder suficiente para desarrollarse, consolidarse y perennizarse por más de tres siglos.

Sevilla pasó a ser un gran centro gremial mareante, ya que es allí donde se organizó la *Cofradía o Hermandad de Nuestra Señora del Buen Aire*,⁸³ también conocida como *Santa María del Buen Aire*, con la aprobación Real de Felipe II, mediante la Real Provisión del 22 de marzo de 1569, dada en la villa de Galapagar. Esta cofradía fue la más influyente y la de mayor poder económico. Tal como dice el Dr. Esteban Mira Caballos:⁸⁴ “...estaba constituida por los maestros, contramaestres y señores de naos...”.

Existen algunas confusiones en lo que respecta a los orígenes de esta Cofradía, pero es conveniente ampliar en lo referente a su traslado a la sede *Real Colegio Seminario de San Telmo*,⁸⁵ el cual fue creado, en el año 1681 por el Rey Carlos, II mediante la Real Cédula; con el objetivo de dar la instrucción a un personal calificado en las artes de la navegación y la artillería. Un detalle importante a destacar, es que la población de estudiantes, en su mayor parte estaba constituida por huérfanos.

El Doctor Mira Caballos hace una explicación sobre esta *Cofradía*, describiéndola como una institución netamente gremial, donde se reunieron, según sus palabras: “*los maestros, pilotos, capitanes y señores de naos de la navegación de las Indias*”. Aúna en su explicación al agregar, que fueron varias las instituciones vinculadas a la citada

⁸³ YSAI – YSAMENDI, Julia y HERRÁEZ SÁNCHEZ DE ESCAR, Julia. (1994). *Guía del Archivo Histórico Universitario. Introducción. Universidad de Mareantes*. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Anales de la Universidad Hispalense. Serie: Biblioteca Universitaria. España, págs. 147–148.

⁸⁴ MIRA CABALLOS, Esteban. (2007). *Las Cofradías de Mareantes de Sevilla y Cádiz: Disputas Jurisdiccionales*. Revista de Historia Naval 2007. Núm. 99. Editado por: Instituto de Historia y Cultura Naval. Armada Española. Sevilla, págs. 45-47.

⁸⁵ Ibídem. Real Colegio Seminario de San Telmo pág. 148.



Cofradía, entre ellas el *Hospital de Mareantes de Triana*,⁸⁶ la *Universidad de Mareantes* y las hermandades filiales constituidas en el Nuevo Mundo, entre las más importantes destacaron la del *Monasterio de San Francisco de Veracruz*, en México.

El modelo de educación que se desarrolló en el prenombrado *Real Colegio* se destacó, porque, tanto los huérfanos y los jóvenes de la nobleza sevillana pudieron aprovechar la formación técnica y profesional dada. en relación a este tema.⁸⁷

Fue muy atinada la decisión de su traslado de la calle Betis al *Colegio de San Telmo*,⁸⁸ para la evolución histórica de esta institución. Pero, no se puede decir lo mismo de su traslado a Cádiz, ya que fueron muy evidentes las múltiples disputas que se fortalecieron a causa de las injustas y vedadas ventajas corporativas, negadas a los pobladores de la región, generando muchas demandas y denuncias por parte de los gaditanos.

3.4. Las Casas de la Contratación Indianas

Las relaciones comerciales con sus consecuencias colaterales, en el intercambio cultural, han sido y serán temas muy debatidos en la antropología sociocultural o etnología. En este caso del comercio transoceánico, entre la Corona española y sus posesiones ultramarinas, es evidente que tomó la forma de un complejo proceso articulador, influido a lo largo del tiempo, por las distintas condiciones históricas, sociales y teóricas mercantilistas imperantes.

Para la comprensión de los hechos, se debe reconocer, en condiciones objetivas, que el encuentro de esas culturas y sociedades, es decir, *la mesoamericana* y *la española*-

⁸⁶ OLLERO LOBATO, Francisco. (1992). *El Hospital de Mareantes de Triana: Arquitectura y Patronazgo Artístico*. (artículo) Revista de Historia del Arte - ATRIO 4, págs. 61-70.

Consultada la página web de la Fundación DIALNET, de la Universidad de la Rioja, en fecha: 13 de junio 2014: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/ejemplar?codigo=126656>

⁸⁷ GARCÍA GARRALÓN, Marta. (2005). *Taller de mareantes: El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1847)*. Tesis doctoral leída en la Universidad Nacional de educación a Distancia en 2005. La Dra. hace una descripción muy detallada en su artículo *La administración San Telmo*.

⁸⁸ Creado en 1681, por Real Cédula del Rey Carlos II. La información y base de datos de este real Colegio están bajo custodia en el Archivo Histórico de la Universidad de Sevilla (AHUS) desde 1847, cuando se inactivó el Colegio.



europaea, dieron paso a una nueva sociedad y a un nuevo exponente conceptual y simbólico, el “*Homo oeconomicus*”⁸⁹ en esa vertiginosa experiencia de comercio global transatlántico, puesto en marcha por el reino de España, durante la Edad Moderna.

Las diversas transacciones, en este evento histórico, tuvieron como fundamento principal los múltiples y muy especiales intercambios económicos que se realizaron en estas sociedades humanas y para poder manejar todas las circunstancias y comportamientos fue necesario la creación de otras estructuras, similares a la *Casa de Contratación de Sevilla*, con extensión de las regulaciones y *ordenanzas reales*.

Como era de esperarse, para manejar el gran comercio transoceánico, la *Casa de la Contratación de Sevilla* tuvo sus hermanas indianas, y la primera fue la *Casa de la Contratación de Santo Domingo*. Así lo explica István Szasdi León-Borja, cuando hace referencia a su descubrimiento en el castillo de Simancas, de un documento, cuyo contenido refiere instrucciones sobre la citada Casa y que estaba dirigida al gobernador Ovando.⁹⁰ Szasdi hizo un análisis crítico y lo dio a conocer en el *Congreso de la Asociación Española de Americanistas*.

⁸⁹ *Homo oeconomicus* u hombre económico es un concepto del modelo de comportamiento, surgido en la Escuela de Economía Neoclásica para definir el comportamiento humano ante las relaciones y estímulos económicos.

⁹⁰ SZASDI LEÓN-BORJA, István. (2003). “La Ordenación de un Nuevo Mundo: La Real Carta – Instrucción de 20 y 29 de marzo de 1503 dirigida a Frey Nicolás de Ovando, Gobernador de las Yndias”. IX Congreso Internacional de Historia de América. Vol. I Badajoz, págs. 31-43.

SZASDI LEÓN-BORJA, István. (2003). *La Casa la Contratación de Sevilla y sus hermanas indianas. La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*. Coordinadores: Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar. Publicado por la Universidad de Sevilla, Consejo Supremo de Investigaciones Científicas y la Fundación El Monte. Sevilla, págs. 103-128.



Fotografía: 2

REALES ATARAZANAS Y ADUANES INDIANAS

F-1: Real Aduana en Portobello - Panamá. En el presente está el Museo de la Real Aduana de Portobello

F-2: Placa que señala la entrada a las Reales Atarazanas de Santo - Domingo República Dominicana.

F-3: Las Reales Atarazanas de Santo Domingo – República Dominicana.

Fuente: Fotografía trabajo propio.



Casas de la Contratación y atarazanas en Hispanoamérica

Cuadro: 10

Casas de Contratación	Lugar y fecha de construcción	Fecha de la Real Providencia
Real Casa de Contratación de Santo Domingo	Santo Domingo - República Dominicana. La construcción de las Reales Atarazanas se inició en 1509 y se terminaron de construir en 1541	Del 20 al 29 de marzo 1503
Real Casa de Contratación de San Juan	San Juan - Puerto Rico	
Real Casa de Contratación de México	Las Reales Atarazanas México Las Reales Atarazanas de Veracruz	Fueron mandadas a construir por Hernán Cortez.
Real Casa de Contratación de Santa María de la Antigua.	Santa María la Antigua. Panamá Portobello	Por el Rey Carlos V, mediante Real Cedula del 26 de febrero de 1538
Real Casa de Contratación de Gran Canarias		

El Mercantilismo re-feudalismo español

La entrada a la edad moderna, a comienzos del siglo XVI fue testigo de la implantación del *mercantilismo*,⁹¹ como sistema económico, el cual, fue el paso

⁹¹ HARING CLARENCE, Henry. (1939). *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. Fondo de Cultura Económica. México, págs. 181-187.

ROLL, Eric. (1994). *Historia de las doctrinas económicas*. Título original: *A History of Economic Thought*. Primera edición en inglés, 1938. Tercera edición. Editado en México por Fondo de Cultura Económica. México, págs. 58-65.

Ver Glosario, pág. 1088.



inmediato en esa etapa de transición del feudalismo al capitalismo. Fue un momento histórico decisivo, porque las monarquías feudales medievales dejaron de funcionar y fueron sustituidas por las nuevas naciones estados centralizados, bajo la forma de monarquías absolutas, como era el caso de España o, por el modelo parlamentario como era el caso de Inglaterra y Holanda.

Todos estos sistemas económicos fueron influenciados por las nuevas tecnologías en la navegación, el crecimiento de los centros urbanos y el incremento vertiginoso del *comercio internacional*, las cuales se vieron beneficiados con la introducción de la contabilidad moderna, que permitió llevar claramente el seguimiento del comercio, en especial el de la minería, y la fiscalización de la balanza del mismo.

Fue un verdadero debate dialectico, generado entre las teorías de la Escolástica medieval y el objetivo de encontrar un sistema económico compatible con la doctrina católica acerca de la piedad y la justicia; sumándose a todas estas circunstancias la inflación europea⁹² del siglo XVI por el arribo imparable de las remesas de metales preciosos que venían del Nuevo Mundo, protegida por la política denominada “*metalismo*”⁹³ practicada en España, estallando la gran “*revolución de los precios*” y con ellos la gran inflación que altero el régimen monetario con la correlación de precios y salarios.

Se agregó a esta política mercantil, la aparición del *Estado Moderno*, en el cual surgió una estrecha relación entre los intereses mercantiles y la autoridad que lo representaba. En la medida en que se fue radicando el concepto de “*Estado*” se dio inicio a la aparición la gran empresa moderna.

Mientras todo esto sucedía en el resto de Europa, en España, el “*metalismo*” como concepto mercantil, también conocido como “*el bullionismo*”,⁹⁴ se iba enquistando más y

⁹² Ibídem, 1994.

⁹³ ROLL, Eric. (1994). *Historia de las doctrinas económicas*. Título original: *A History of Economic Thought*. Primera edición en inglés, 1938. Tercera edición. Editado en México por Fondo de Cultura Económica. México, págs. 65-72.

Ver Glosario, pág. 1088.

⁹⁴ Ver Glosario, pág. 1080.



más de cara a "*el colbertismo*"⁹⁵ o mercantilismo francés y "*el comercialismo*"⁹⁶ británico. Las grandes diferencias entre estas tres escuelas mercantilistas radicaban en que:

1. *El bullionismo* o mercantilismo español propugnaba la acumulación de metales preciosos; como base de la riqueza posible, el prestigio y el poder.
2. *El colbertismo* o mercantilismo francés, basado en la doctrina económica de Jean Baptiste Colbert, se inclinaba hacia la industrialización; colocando en manos del "*Estado*" la responsabilidad de promover la producción de la riqueza para el financiamiento de los gastos internos del mismo.
3. *El comercialismo* o *mercantilismo británico* que veía en el comercio exterior la fuente de la riqueza de un país, de tal manera que la figura de la exportación fue el canon imperativo y subvencionado, mientras que la importación pasó a ser penalizada por altas tasas de impuestos.

⁹⁵ Ver Glosario, pág. 1082.

⁹⁶ Ver Glosario, pág. 1082.



4. Segundo periodo: producción urbana

En este período se evidenciaron las ventajas de estas fortificaciones, con sobrados méritos técnicos y constructivos, los cuales tuvieron, al Caribe, como teatro principal, el cual, hasta el año de 1623 estuvo bajo el total control y dominio de España.

Deslindándose el impulso del Renacimiento español con el sistema de fortificación abaluartado, en los ámbitos espaciales de la América Hispana y en las Filipinas, donde las fortificaciones fueron las protagonistas, asumiendo una historia común intercontinental, que aportó una significación singular, cuya sumatoria conllevó a una escala de desarrollo tras-tecnológico constructivo, derivado de una transculturación vernácula y transcendental para los dos mundos.

Esa primacía fue el germen de las nuevas nacionalidades y la formación de un variado contexto urbano, producto de la gigantesca labor de construir cientos de obras defensivas, en aquellos territorios.

Un gran proyecto de fortificación, acometido por España con los Ingenieros del Rey. De ahí, que se pueda asegurar que fue un tiempo transición muy positivo que permitió el desligamiento de las tipologías militares de la Edad Media, para caminar de la mano con los nuevos planteamientos científicos, motivados por los nuevos ordenes arquitectónicos, como el plateresco, el manierismo, el barroco y el neoclásico, los cuales, se vieron reflejados en la monumental labor técnica y científica, desarrollada por los ingenieros militares, enviados por la Corona española a los territorios indios.⁹⁷

Quedaron a un lado la rigidez de las estructuras lineales, para dar paso a las nuevas formas del sistema de fortificación "abaluartado",⁹⁸ como resultante de las

⁹⁷ Durante este periodo se gestó, en la mentalidad de los españoles, la idea de que su nación tenía una misión sagrada a realizar en el mundo, específicamente en los territorios indios. Esta misión era la de defender la fe católica con sus valores civilizadores y lograr su propagación. Fue un momento histórico donde se produjo un gran esplendor en el arte y la literatura, difícilmente superable en cualquier otro período de la historia de España.

⁹⁸ Tras el periodo de transición, al final de la Edad Media, originado por las mejoras en el uso de los fuegos de la Artillería, la fortificación también tuvo su renacimiento. Entre los años de 1520 y 1530 se consolidó definitivamente en Italia un nuevo sistema de fortificación que se denominaría "abaluartado" de "traza italiana", desarrollado por sus ingenieros, este nuevo sistema tuvo su génesis en las guerras territoriales de los Reinos por imponer su hegemonía.

CARRILLO DE ALBORNOZ, Juan. (junio 1996). *Historia del Arma de Ingenieros, siglos XVI al XIX*. Memorial del Arma de Ingenieros. Núm. 54. Madrid, págs. 19-21.



modificaciones realizadas en la traza arquitectónica del castillo medieval para dar respuesta defensiva a las novedades de la artillería y sus nuevos bienes bélicos basados en el uso de la pólvora.⁹⁹

La gran aventura atlántica se había iniciado, favorecida por la iniciativa del rey Carlos I y luego, muy firmemente defendida por el rey Felipe II, en su propósito de lograr un triple frente defensivo de las fronteras ultramarinas, en las colonias americanas y el floreciente del comercio transoceánico. Lo cual fue logrado con los planes de *la defensa marítima*, mediante la creación de una flota naval militar; apoyado en el plan de *la defensa territorial*, más el proyecto de construcción de fortificaciones conocido como “*Plan general de fortificaciones en América*”,¹⁰⁰ dirigido por el maestre de campo Juan de Tejada, como militar y Juan Bautista Antonelli, como ingeniero jefe. A todo este orden y plan maestro se sumó el plan de establecimiento de *guarniciones permanentes*.

El éxito se aseguró por la continuidad de estos planes durante el reinado de Felipe III Y Felipe IV, un periodo en el que tuvo lugar lo que se denominó *Unión Ibérica*. Con la supervisión del ingeniero mayor de su Majestad, Tiburzio Spannocchi, más el trabajo creativo de las elaboradas y numerosas trazas de fortificaciones por parte de ingenieros y arquitectos como las realizadas por los hermanos Antonelli. Tejiéndose a lo largo de las costas del Nuevo Mundo con una singular adaptación a la realidad costera y siguiendo los principios de la fortificación abaluartada en sus estilos imperantes: el italiano, el holandés y el francés.¹⁰¹

PARKER, Geoffrey. (1985). *El ejército de Flandes y el Camino Español. 1567-1659*. Alianza Editorial. Madrid, págs. 40-56.

⁹⁹ DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm> en fecha 22 de mayo del 2015.

¹⁰⁰ FERNÁNDEZ DEL HOYO, María Antonia. (1985). *Las defensas: las fortificaciones estratégicas de las Indias*. En *Historia General de España y América. América en el siglo XVII*. Tomo IX-1. Ediciones RIALP, S.A. Madrid.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (2005). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Editorial: Ministerio de Defensa, Asociación Española de Amigos de los Castillos y Centro de Estudios Europa Hispánica - CEEH, España, págs. 367-368.

¹⁰¹ VIVES AZANCOT, Pedro Antonio. (1985). *Tres siglos de fortificación e infraestructura portuaria en la América española*. En: *Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*. Editorial: CEHOPU. Madrid, págs. 47-51.



4.1. Las ciudades defensivas y comerciales en el Nuevo Mundo

Se convirtió en una planificación sistemática de gran importancia, todo lo referente a la definición de ¿cómo? y ¿dónde? edificar las *ciudades defensivas y comerciales indianas*.¹⁰² La ubicación estratégica y los avances en la construcción de las *Fortificaciones Defensivas*, fue un gran paso que le permitió a España la consolidación del *territorio-Estado* y la administración del mismo, así como las fronteras.

En esta etapa estaba muy definida la importancia de Perú y de México, como las geografías más ricas en la explotación y obtención minera, especialmente la plata; igualmente con el uso de la mano de obra aborigen. De ahí que, inicialmente encontremos solo dos Virreinos: el *Virreinato de Nueva España* y el *Virreinato del Perú*, por estas razones, también la Corona española buscó cuidar las comunicaciones directas, de tal manera que sólo la metrópoli podía comerciar con estos *Centros Comerciales*.

Todas estas circunstancias explican el sumo cuidado que se tomó en el trazo de la estructura urbana de estas ciudades, donde se tomó en cuenta la topografía y la ubicación, siempre aprovechándose las mejores ventajas de las mismas. Obviamente, lo más importante fue dotarlas de un sistema defensivo, consistente en un sistema de murallas abaluartadas, convirtiéndolas en recintos amurallados, ejemplo de estas ciudades tenemos a: *Santo Domingo de Guzmán*,¹⁰³ en República Dominicana; *San Juan* en Puerto Rico; *La Habana* en Cuba; *Campeche* y *Veracruz* en México; *Panamá* en Panamá; *Cartagena de Indias* en Colombia; *La Guaira* en Venezuela; *Manila* en Filipinas; *Trujillo* en Perú y *Montevideo* en Uruguay.¹⁰⁴

Todas estas ciudades a su vez, fueron los polos donde se condensaron las divisiones administrativas del territorio conquistado, situándose en ellas las sedes de los organismos políticos, civiles y eclesiásticos. De esta forma, se convirtieron en el escenario fortuito del

¹⁰² Ver Capítulo VIII, pág. 805 de esta tesis.

¹⁰³ En 1502 se decretó la *organización urbana ovandina*, por medio de las misiones de colonización y por Fray Nicolás de Ovando, basada en la repartición de tierras y estimulación del mestizaje.

¹⁰⁴ Todas estas ciudades son un claro ejemplo de una fortificación poligonal, con las nuevas formas abaluartadas. Todas ellas al ser ciudades portuarias y comerciales se convirtieron en ciudades defensivas y al mismo tiempo, ciudades puntuales de las primeras fronteras que guardaban en el proceso de colonización y explotación de las nuevas tierras descubiertas.



proceso de control del espacio hispanoamericano por parte del Estado español y para ello, la metrópoli se aseguró de que cumplieran con:

1. Ser la base de aprovisionamiento.
2. Eran la factoría comercial de intercambio.
3. Eran el punto de partida y puente para penetraciones más profundas en el territorio.
4. También debían ser el eslabón de una amplia cadena de fundaciones que conectaban las nuevas tierras con la metrópoli, por ello debían ser el centro administrativo local y regional.
5. Actuar como el elemento de sometimiento y fijación de la población indígena.
6. Polarizar y concentrar las actividades de toda índole y ser el foco de control de la propiedad del suelo.
7. Igualmente ser el núcleo difusor de una forma de vivir traída desde España.

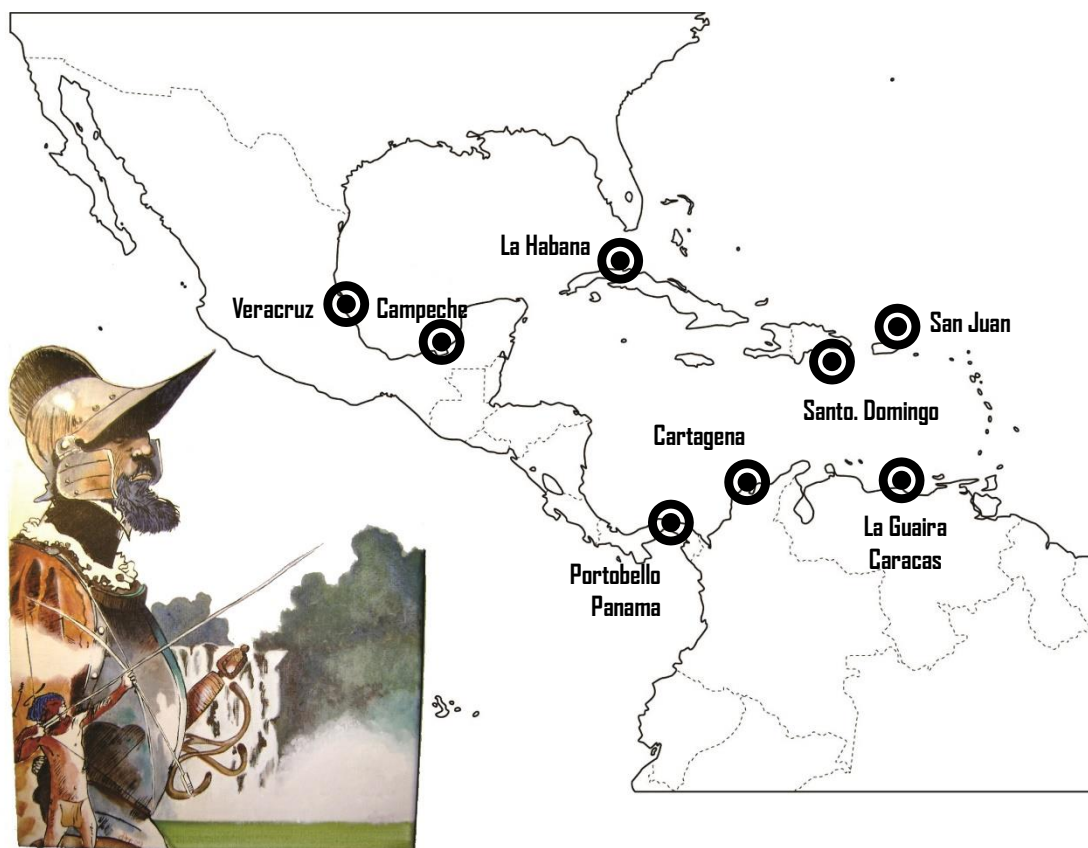
La estructuración urbana de estas ciudades, fue muy ajustada al criterio normativo, pese a que en la práctica muchas de estas ciudades fueron factorías o centros de extracción, basados en el monopolio comercial entre el conquistador y la Corona de Castilla, cuya transportación estuvo fundamentado las *Flotas de Indias*.¹⁰⁵

La primera trama urbana que reguló la naturaleza de los nuevos asentamientos de los iniciales urbanismos coloniales fue la "*Organización territorial colombina*",¹⁰⁶ que se estableció a través de las *Capitulaciones de Santa Fe* de 1492. Esta trama urbana conformó una tipología que se ha conocido como la "*ciudad hispanoamericana*", cuya trama reticulada es ordenada a partir del elemento de la plaza y para una mejor comprensión se volverá a tratar en el Capítulo VIII de esta tesis doctoral.

¹⁰⁵ Las *Flotas de Indias* fue un conjunto de barcos que llevaban y traían las mercancías entre España y América y viceversa. se fundó en el año 1530, por orden del rey. Además de estas funciones tenía otras funciones como la escuela de pilotos y la elaboración de mapas.

VILA VILAR, Enriqueta, ACOSTA RODRIGUEZ, Antonio y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis. (2004). *La Casa de Contratación y navegación entre España y las Indias*. Editorial: Universidad de Sevilla-CSIC. Sevilla.

¹⁰⁶ La *organización territorial colombina* fue el modelo urbano establecido en los nuevos asentamientos y poblados indianos, durante los descubrimientos de Cristóbal Colón y la conquista. Estos proyectos fueron aprobados por los reyes católicos y actuaban como verdaderas "*factorías*" o centros de extracción.



Mapa: 2

CENTROS COMERCIALES EN EL CARIBE

En sus orígenes fueron los puntos de partida de las diversas expediciones que recorrieron el territorio del Nuevo Mundo, en busca del mítico “Dorado”.

En su gran mayoría, los centros comerciales cumplían las funciones de puerto y centros de colonización de nuevos territorios. Desde dichos centros se accedía al territorio y eran centros de las redes camineras, las fluviales y las marítimas, centrando así los intercambios comerciales indios.

Las trazas urbanas de estas ciudades se adaptaban y seguían la topografía del lugar y su entorno físico. Siempre desarrollándose en forma de damero y un eje principal, con una sobrada preferencia vial con el puerto, la Plaza Mayor y la Plaza de Armas. La tendencia era la de definir los lotes de los edificios gubernamentales y religiosos, construidos alrededor de una Plaza Mayor. Según lo establecido en las Leyes de Indias. También el área portuaria se le prestaba gran atención en el desarrollo urbano.

Entre los edificios administrativos se construían la Aduana o contaduría, la cual funcionaba como almacén, oficina fiscal, depósito de las cajas reales y residencia del gobernador.

Fuente: mapa trabajo propio.



P-1: PLANO DE LA CIUDAD DE PANAMÁ.





P-2: PLANO DE LA CIUDAD DE LA NUEVA VERACRUZ, CON EL PROYECTO DE SU AMPLIACIÓN - MEXICO



Plano: 1

MODELO DE UNA CIUDAD Y CENTRO COMERCIAL

P-1: Plano de la ciudad de Panamá y fortificación de la nueva Panamá, hecha en el año de 1675.

Fuente: AGI/27.20//MP-PANAMA,87. Fue remitido, acompañado con carta del presidente de la Audiencia de Panamá, Alonso de Mercado Villacorta. Panamá. 12 de julio de 1675.

Fecha de la creación: 12 de julio de 1675.

P-2: Mapa del siglo XVIII. Publicado el 2 de octubre, 2008 por crónicas cartográficas.

Fuente: AGI/27.17//MP-MEXICO,479BIS - Archivo General de Indias de Sevilla. Catálogo de Mapas y Planos. Remitido por el Virrey Don José Iturrigaray con carta n.º 384 de 26 de febrero de 1806.

Fecha de la creación: 3 de marzo de 1800.

Página web consultada: <http://cronicascartograficas.wordpress.com/2008/10/02/catalogo-de-mapas-y-planos-archivo-de-indias-de-sevilla/> en fecha: 17 de mayo del 2011



Es importante destacar, en este aparte, el comportamiento etnológico de los pobladores y etnográfico de estas ciudades. Ya que esta actitud del grupo humano que las pobló, fue lo que matizó la forma de crecimiento y adosamiento urbano, en cada una de las ciudades, especialmente las portuarias.

Es evidente que los centros comerciales en el Caribe, tuvieron un carácter “*extrovertido*”, buscando la protección del amurallamiento y la fortificación, conformando el arco caribeño comercial indiano, de lo cual se anexa el mapa: 2. Donde cada ciudad desarrolló su trama urbana; por ejemplo, la ciudad de Veracruz en México, de la cual se anexa el plano: 1 de en este Capítulo, en la página 112. Este análisis está ampliamente tratado en el Capítulo VIII, páginas: 805 de esta tesis doctoral.

Siguiendo la descripción a grosso modo, hay que resaltar que la mayoría de estas ciudades, fundamentalmente eran puertos comerciales, y al mismo tiempo, sistemas defensivos contra las posibles conquistas territoriales, de las potencias enemigas de España y las diversas actividades ilícitas, como el contrabando, la piratería y las actuaciones de los bucaneros,¹⁰⁷ desarrolladas por estas para desestabilizar el Imperio.

Todas estas estructuras y desarrollos urbanas, en sus inicios, estuvieron reglamentadas por un tratado conocido como *Ordenanzas de Descubrimiento y Población*.¹⁰⁸ Estas ordenanzas de Felipe II estaban agrupadas en tres partes: la primera referida a los descubrimientos, la segunda a las nuevas poblaciones y la tercera a las pacificaciones.

¹⁰⁷ ARMERO, Álvaro. (2003). *Piratas, corsarios y bucaneros*, Editorial LIBSA. Madrid.

Esto fue promovido por los ingleses, franceses y holandeses, durante los siglos XVI y XVII que, posteriormente, se convirtieron en corsarios, apoyados por las correspondientes patentes de corso, las cuales fueron otorgadas principalmente por la Corona inglesa.

¹⁰⁸ ACOSTA, Vladimir. (1998). *El continente prodigioso, Mitos e imaginario medieval en la conquista americana*. Universidad Central de Venezuela, Ediciones de la Biblioteca – EBUC, Caracas. Este tratado fue una compilación de normativas aisladas en un código jurídico, ordenado por el rey Felipe II, en el año 1573, valiéndose para ello, de los nuevos conocimientos adquiridos por sus redactores a través de las experiencias del *Consejo de Indias* y de las ideas renacentistas urbanas procedentes de los textos de Vitruvio y Alberti.

ARELLANO MORENO, Antonio. (1964). *Relaciones Geográficas de Venezuela*. Ediciones de la Academia Nacional de la Historia N° 70, Caracas.

BREWER CARÍAS, Allan Randolph. (1997). *La ciudad ordenada*. Instituto Pascual MADOZ, Universidad Carlos III de Madrid, Boletín Oficial del Estado. Editorial: ARANZADI. Madrid.



5. Tercer periodo: siglo XVIII, continuación y perfeccionamiento

Si bien es cierto que, en la península española, las nuevas técnicas de la *Academia Real Militar*, dirigida por Fernández de Medrano de Bruselas, eran aprovechadas por la *Academia Militar de Barcelona*, para dar soluciones a la fortificación y defensa de las fronteras del reino, en las colonias, sobrepasaba esta realidad, porque los ingenieros militares debían dar respuestas técnicas, con su “*buen saber*” a los imperativos geográficos e históricos regionales.

Se pueden calificar de salidas ventajosas las dadas a los problemas constructivos; donde el número y la geometría, no dieron siempre buena cuenta a la hora de tener un terreno pantanoso y el contar con materiales deficientes o con una mano de obra sin preparación, debatiéndose, entre la aplicación del legado de la revolución científica del siglo XVII, ya en su epílogo, y las soluciones a los problemas constructivos, mediante la praxis, *in situ*.

Son los conjuntos mismos, los que nos expresan a través de su testimonio edificado una historia de nuevas técnicas defensivas ante: asedios, bloqueos, comercio, intercambio, tácticas y defensa de la nueva poliorcética que, al reunirse nos obligan a una visión integradora y a comprender la significación de sus contemporaneidades. De esa forma, se intenta explorar las variables, para poder proponer las formas de identificación de los valores excepcionales y universales, como sitios fortificados, que permiten una nueva forma de mirar el fenómeno del patrimonio defensivo fortificado.

Se había creado una estructura propia, el *Imperio Colonial*, de esa forma, la historia de la ciencia y la tecnología Hispanoamericana y Filipinas se prepararon a entrar al siglo XVIII, el “*Siglo de las Luces*”,¹⁰⁹ aprovechando al máximo los aportes del movimiento intelectual conocido como Ilustración con su gran impacto intelectual, causado por la exposición de la teoría de la gravitación universal de Isaac Newton, que más que un conjunto de ideas fijas, la Ilustración implicó una actitud y un método de pensamiento.

¹⁰⁹ SÁNCHEZ-BLANCO, Francisco. (1997). *La Ilustración en España*. Ediciones AKAL S.A. Barcelona, págs. 5-9.



De la mano caminaron los Ingenieros del Rey, y como lo expresa en su obra Juan Manuel Zapatero: con su naciente "*Escuela de Fortificación Hispanoamericana*",¹¹⁰ haciendo su gran revelación con gran notoriedad y con un catálogo de obras defensivas que no obedecieron nunca a los prototipos preconizados por *Vauban*, *Montalembert*, *Landsberg II*, *Coehorn*, *Speckle* o *Virgin*, sencillamente porque son la cosecha ingeniosa de los Arquitectos e Ingenieros Militares españoles, los grandes maestros de la nueva "*Escuela*".

La Crisis de 1640

Las diversas contiendas intestinas por el poder, entre los Reinos de Castilla, Portugal y Aragón, se agudizaron profundamente a partir de la *Guerra de los Treinta Años*,¹¹¹ iniciada en el año 1618 y que culminó con el *Tratado de Westfalia* y España con el *Tratado de Los Pirineos*, en el año 1659, agravando la situación las múltiples hostilidades con los holandeses.

Fue tal el conflicto que, en España afectó la *Monarquía de Felipe IV*, extendiéndose a otras monarquías europeas y en la geografía continental se hizo manifiesta, particularmente al sur y centro de Europa. Hoy se conoce como como la crisis del siglo XVII.

Claramente la Monarquía española amen de autoritaria estaba en transición a ser absolutista, por esta razón se vio obligada a confrontar los múltiples e importantes desafíos, tanto internos como externos que cuestionaban su estructura política y social, en búsqueda de una reforma en el campo de la religión y un cambio social. Pero los acontecimientos que

¹¹⁰ ZAPATERO, Juan Manuel. (1990). *La Guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército. Madrid, pág. 51, nota 41.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1966). *La Escuela de Fortificación Hispanoamericana*, Actas y Memorias del XXXVI Congreso Internacional de Americanistas. Sevilla, págs. 716. Volumen 4.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1978). *La fortificación abaluartada en América*. Publicado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña, en San Juan de Puerto Rico.

¹¹¹ MORA-ANDA, Eduardo. (2001). *Los Valores y los Siglos. Una Revisión de la Historia de la Humanidad*. Primera edición. Editoriales: Abya-Yala/UPS Publicaciones. Quito – Ecuador, págs. 67-69



precipitaron la profundización de la *Crisis*¹¹² fue la ambiciosa propuesta del Conde-Duque de Olivares, del proyecto la “*Unión de Armas*”, acompañada de una política de reformas fiscales, económicas, administrativas y demográficas, con dos escenarios bélicos en contra, estos eran Portugal y Cataluña y la muy acusada depresión económica que alcanzó a toda Europa.

La *Corona de Castilla* fue la más afectada en toda esta saga de controversias y clamores de los castellanos, que pasaban por alto los beneficios del casi monopolio de los cargos en la Corte y en la administración del imperio. La percepción de los acontecimientos lo hace Francisco Gómez de Quevedo en su poema satírico que a continuación se transcribe: *En Navarra y Aragón no hay quien tribute un real / Cataluña y Portugal son de la misma opinión / solo Castilla y León y el noble pueblo andaluz llevan a costas la cruz*

No es el propósito, en esta investigación, entrar en las minuciosidades de los detalles de esta crisis política, vivida por la *Monarquía Hispana de los Austrias*, pero si enunciaremos las consecuencias. El análisis demuestra que el Estado español restó territorios porque de hecho se produjo la secesión del reino de Portugal y de su imperio ultramarino y como reflejo en *América del Norte* surgió el enfrentamiento entre los colonos franceses y los ingleses, con alianzas temporales con los indígenas.

Otra consecuencia fue la pérdida de la reputación de la Corona de España, en Europa. Los Reinos españoles continuaron con sus fueros y privilegios, sin reconocer ni dar las respectivas aportaciones de recursos a la Monarquía. Esta situación fue acompañada por un sensible debilitamiento político ante el surgimiento de naciones cada vez más poderosas, tanto políticamente como económicamente, con el agravante del deseo de todas de acabar con la hegemonía de los Habsburgo.

¹¹² SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. (1991). *La Crisis de la hegemonía española, siglo XVII. La cultura. La economía. La sociedad. La monarquía universal de España e Indias en el siglo XVII. La política. La Iglesia*. Tomo VIII. Segunda Edición. Ediciones RIALP, S. A. Madrid, Págs. 465-467.

ARANDA PÉREZ, Francisco José. (2004). *La declinación de la monarquía hispánica en el siglo XVII*. Actas de la VII. Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna / Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, págs. 130-132.



6. Cuarto periodo: siglo XVIII, las nuevas políticas

Para la Corona Española y el Nuevo Mundo fue un periodo de grandes transformaciones económicas, generadas por los profundos cambios políticos, provocados por la *Guerra de Sucesión*. Este conflicto bélico marcaría el nuevo rumbo de la monarquía española y los nuevos destinos de las Américas.

La estructura del Imperio Colonial estaba muy fundamentada, pero esta se vio tambalear, apenas iniciándose el siglo XVIII. Las razones son obvias, ya que para los historiadores les ha resultado difícil delimitar los territorios concretos del Estado español y las posesiones del rey de España, igual situación imperaba en hacienda, la herencia monárquica y el mismo derecho internacional. Tal dicotomía fue el punto vulnerable que activó toda la situación bélica entre 1701 y 1714.

Otro punto manifiesto y que vulneró a la *Monarquía Hispánica* fue su absolutismo y su autoritarismo. No se puede hablar de separación entre el *escudo real* y el *escudo nacional*, en una simbiosis donde el rey era el Estado y viceversa, en una delimitación política-gubernamental llamada *régimen polisinodial*,¹¹³ originada en la Edad Media en los órganos consultivos de las coronas de *Castilla*, *Aragón* y *Navarra*. Pero que, en el *período de la ilustración* fue cayendo en desuso ante la creación de los *Secretarios del Despacho*, que equivale a lo que hoy se conoce como *Consejo de Ministros* y a las innovaciones de la nueva monarquía en ascenso, la borbónica.

Pese a las pérdidas territoriales en la península y su condición de *potencia hegemónica*, el cual culminó con la firma del *Tratado de Paz de Utrecht*, en el año 1713, en sus dominaciones de ultramar, no solo las conservó, sino también las amplió y fortaleció con su *Segundo Plan Defensivo*; a pesar del acoso expansionista británico neerlandés, ya que el francés sufriría un cambio porque pasaría a ser la monarquía gobernante.

Las múltiples innovaciones establecidas por el rey *Felipe V* orbitaron sobre la aplicación de las ideas mercantilistas francesas en el Reino de España y sus posesiones

¹¹³ VALERO TORRIJOS, Julián. (2002). *Los órganos colegiados: Análisis histórico de la colegialidad en la organización pública española y régimen jurídico-administrativo vigente*. Primera Edición. Editorial Instituto Nacional Administración Pública (INAP) Y Centro de Estudios Políticos y Constitucional. Editorial: INAP. Madrid, págs. 101-113.



ultramarinas y el traslado del *Consejo de Indias* y la *Casa de la Contratación de Sevilla* para Cádiz; la intervención y rompimiento del poder aristocrático criollo, el creciente poder del *despotismo ilustrado* que contribuyó con el debilitamiento del control territorial de la *Compañía de Jesús*,¹¹⁴ y finalmente, con la expulsión de los jesuitas de la América española.

La Guerra de Sucesión

Este conflicto internacional¹¹⁵ se dio lugar entre los años 1701 y 1703. Evolucionó en dos niveles: a nivel interno fue una guerra civil entre el grupo borbónico, apoyado por la Corona de Castilla; contra los austracistas, mayoritarios en la Corona de Aragón. A nivel externo por la intervención de Inglaterra, los Países Bajos, Francia y el Sacro Imperio Romano-Germánico.

Tuvo su génesis en varias causas:

1. La muerte del Rey Carlos II de la Casa de Habsburgo, en el año de 1700 y sin descendencia, motivado por su enfermedad y por su esterilidad.
2. Tanto la Casa de Borbón, representada por el rey Luis XIV de Francia, como el *Sacro Imperio Romano-Germánico*, de la Casa de Habsburgo, representado por el emperador Leopoldo I, se consideraban los legítimos sucesorios de la Corona española y alegaban que ambos estaban casados con las hijas de Felipe IV y al mismo tiempo, sus madres eran hijas de Felipe III. Todas ellas infantas españolas.
3. El hecho cierto de que, el *Gran Delfín* tenía la mayor posibilidad de ascender al trono de España, ya que tanto Ana de Austria (la abuela), como María Teresa de Austria (la madre), eran mayores que sus respectivas hermanas, María de Austria

¹¹⁴ REVUELTA GONZÁLEZ, Manuel. (2006). *Once calas en la historia de la compañía de Jesús: “servir a todos en el señor”*. Universidad Pontificia Comillas de Madrid, Comisión Nacional de Educación de la Compañía de Jesús. Capítulo V. Madrid, págs. 115-119.

ARELLANO, Fernando. (1991). *El Arte Jesuítico en la América española (1568-1767)*. Editado por: la Universidad Católica del Táchira. San Cristóbal – Táchira.

¹¹⁵ ALBAREDA SALVADÓ, Joaquín. (2010). *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Editorial: CRÍTICA. Barcelona, págs. 14-25.



y Margarita de Austria, quienes eran madre y esposa, respectivamente, del emperador Leopoldo. Pero en contra de las primeras infantas pesaban sus decisiones pasadas y es que las dos habían renunciado a sus derechos sucesorios a la Corona de España, extensivo hasta sus descendientes, en este caso, extensivo al *Gran Delfín*.

4. El apoyo de Inglaterra y los Países Bajos a la opción de nombrar a *José Fernando de Baviera*, como sucesor al trono de España, por considerarlo la opción menos amenazante a sus intereses. Ya que no querían que se repitiera la experiencia del eje imperial *España-Austria* que se formó con *Carlos I de España* en el siglo XVI o, en el peor de los casos, el nacimiento de una gran potencia, producto de la unión de las Coronas francesa y española.
5. El auspicio de *Luis XIV* de Francia dado al *Primer Tratado de Partición*,¹¹⁶ firmado en la Haya en el año 1698, a espaldas de España, para evitar la formación de un bloque hispano-alemán, que asfixiara a Francia. Según el tratado, *José Fernando de Baviera* tendría bajo su gobierno los reinos peninsulares, exceptuando a Guipúzcoa, a la isla de Cerdeña, las colonias americanas y los Países Bajos españoles. Para el *Gran Delfín* de Francia le correspondería el Nápoles, Sicilia, los presidios de Toscana, Finale y Guipúzcoa y el Milanésado para el archiduque Carlos.
6. La muerte prematura de *José Fernando de Baviera*, en el año 1699. Trajo como consecuencia un *Segundo Tratado de Partición*,¹¹⁷ firmado igualmente a espaldas de España. En este Tratado se reconocía al archiduque Carlos como el heredero y a nivel geográfico se le dejaba el dominio a España de todos los territorios italianos, mientras que Guipúzcoa le correspondía a Francia, pero Austria no aceptó y reclamó toda la herencia española. Esta última reclamación no fue aceptada por la corte española, representada por el cardenal Portocarrero,

¹¹⁶ KAMEN, Henry. (1974). *The War of Succession in Spain, 1700-1715. La Guerra de Sucesión en España 1700-1715*. Traducido por: Enrique de Obregón. Primera Edición. Ediciones Grijalbo, S. A. Barcelona, Buenos Aires-México, D. F., págs. 19-35; 38-39

¹¹⁷ *Ibidem*, págs. 38.



ya que este acuerdo era impositivo en cuanto a un heredero y la desmembración de los territorios de la Monarquía.

7. La opinión favorable, extendida en la corte de Madrid, sobre de que se convocaran las Cortes de Castilla como única forma de salvar la monarquía y para que dieran solución a la situación sucesoria si el rey Carlos II moría sin descendencia. Pero esta opción constitucionalista no tuvo éxito, ya que se impuso la posición absolutista que embanderó la propuesta sobre que era el rey mediante testamento el que resolvería la sucesión.
8. La insuficiencia de la industria española hizo incurrir a España en constantes importaciones de granos, alimentos, pólvora, municiones, textiles, etc., e incurrir en deudas onerosas y constantes solicitudes de ayuda, especialmente a Francia, comprometiendo así la renta pública y haciéndose insostenible por sí misma. Como lo analiza *Henry Kamen* en su libro “*La Guerra de Sucesión*”, el uso a nivel comercial, del “*sistema de asignaciones vició todos los suministros y los contratistas a menudo se negaban a prorrogar sus acuerdos porque les eran asignados ingresos que ya habían sido gastados o estaban comprometidos con años de antelación*”. ¹¹⁸

Como se ha observado esta cuestión sucesoria se convirtió en una verdadera crisis, específicamente a nivel político y jurídico, tal como lo ha señalado el historiador Joaquín Albareda, ¹¹⁹ “*en términos legales la cuestión sucesoria era enrevesada, ya que ambas familias (Borbones y Austrias) podían reclamar derechos a la corona (española)*”. El final de esta guerra fue el Tratado de Utrecht, el cual analizaremos en un capítulo aparte.

¹¹⁸ Ibídem. págs. 77-86

¹¹⁹ ALBAREDA SALVADÓ, Joaquín. (2010). *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Editorial: CRÍTICA. Barcelona, págs. 14-25.



La Ilustración y el Despotismo Ilustrado

Como lo hemos señalado antes, la Monarquía española era absolutista y continuaba con el sistema de gobierno del *Antiguo Régimen europeo*, con el ascenso de los Borbones y en pleno escenario de la *Ilustración*,¹²⁰ también se vio acaparada por las ideas filosóficas de esta corriente política. Esta corriente daba prioridad a la *razón pura* y consideraba que las decisiones del ser humano eran o debían ser guiadas por esta, es lo que nos transmite Immanuel Kant en su definición sobre la *Ilustración* en el siguiente lema:

“Sapere aude”... ¡Ten valor de servirte de tu propio entendimiento!

Páginas: 63-85

Este concepto surgió a finales del siglo XVII y tuvo su apogeo durante el siglo XVIII, creándose una corriente *imperialista-racionalista* representada por lo más extremista de la Ilustración. Si fin principal fue la crítica dogmática al orden existente y la necesidad imperiosa de una transformación hacia un orden adecuado en correspondencia a la naturaleza humana; su idoneidad en su vigencia traería como consecuencia positiva la *“felicidad”*.

Los hechos históricos demuestran que el territorio donde se gestó fue en Francia y allí fue acaudillado por los más famosos filósofos de la Ilustración. Entre ellos *Thomas Hobbes*,¹²¹ con su obra *Leviathan*,¹²² *Charles de Secondat*, mejor conocido como *barón de Montesquieu* y *François-Marie Arouet*, también llamado *Voltaire*.¹²³ Todos ellos fueron los divulgadores ideológicos del nuevo pensamiento que tuvo la burguesía en su pugna por el poder.

¹²⁰ KANT, Immanuel. (1990). *Crítica de la Razón Pura. ¿Qué es Ilustración?* Colección: Publicaciones de la Universidad de Valencia. Educación. Materiales de Filosofía. Valencia, págs. 63-85.

¹²¹ Fue un gran contribuyente en la expansión y enquistamiento de las corrientes del *despotismo ilustrado*, según su doctrina el papel del Estado era el de tutor del pueblo y como buen padre de familia era el garante de su felicidad; en consecuencia, el pueblo estaba en una condición de minoría de edad permanente.

¹²² En la parte superior está una frase latina, extraída del libro de Hobbes, que dice: *“Non est potestas super terram quae comparetur ei”*, su traducción es: *“No hay poder sobre la Tierra que se le compare”*.

¹²³ Fue un gran ensayista y filósofo francés.

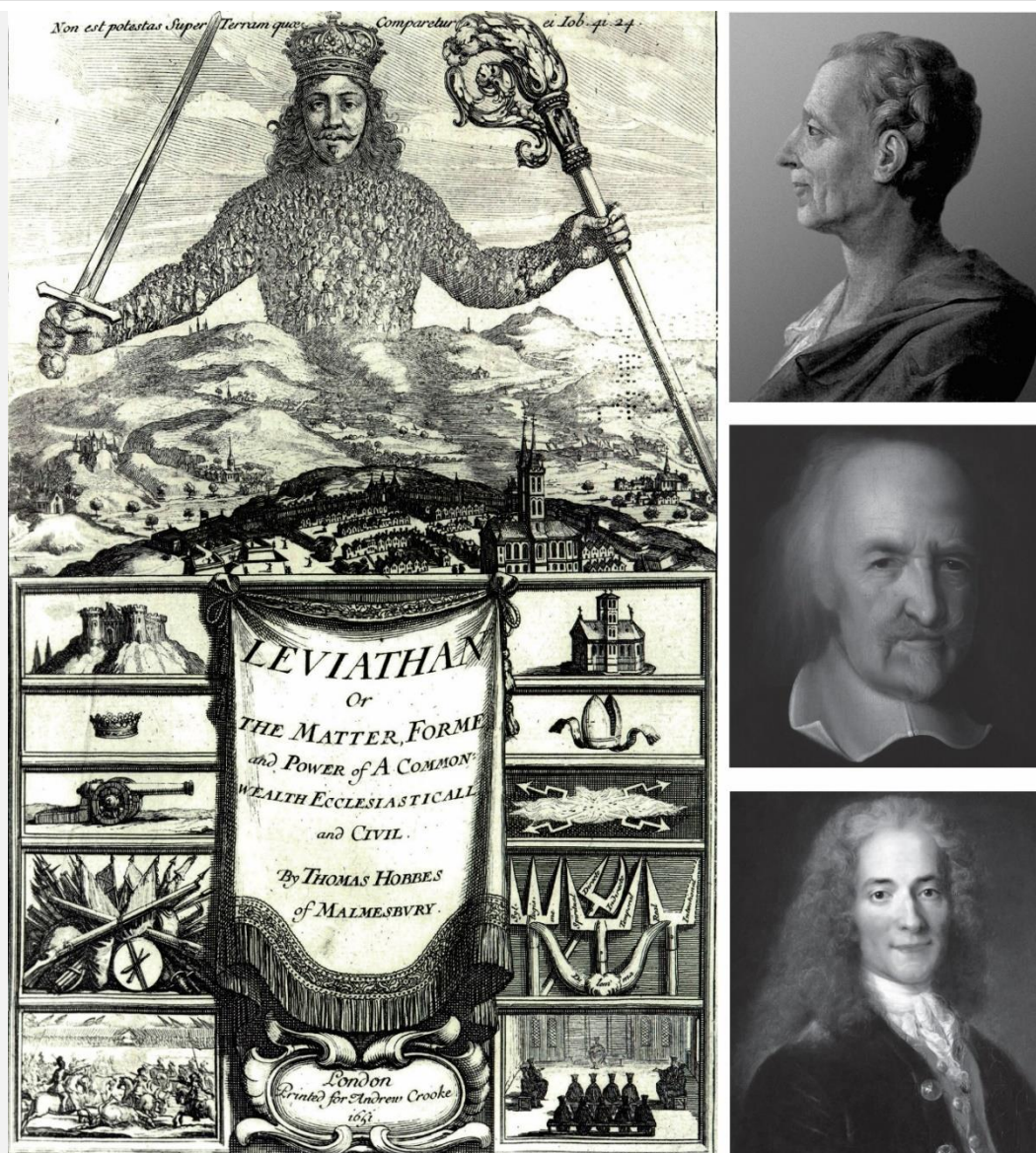


Figura: 3

LA ILUSTRACION FRANCESA

F-1: Portada de libro Leviathan.

Fuente: Consultada la página web: <http://www.securityfocus.com/images/columnists/leviathan-large.jpg>

F-2: Retrato de Charles de Secondat o barón de Montesquieu

Autor: Desconocido, se encuentra en el Palacio de Versalles

F-3: Retrato de Thomas Hobbes de Malmesbury.

Autor: John Michael Wright.

Fuente: National Portrait Gallery, Londres. Primaria Colección NPG 225. Consultada la página web: <http://www.npg.org.uk/collections/search/portrait.php?search=ap&npgno=225&cDate=&lDate=>

F-4: Retrato de François-Marie Arouet o Voltaire.

Autor: Taller de Nicolas de Largillière, se encuentra en el Museo Carnavalet – París, en el Salón Voltaire.



La Ilustración Española

A partir de 1760 es cuando, en España, este movimiento intelectual de la *Ilustración* se difundió especialmente entre determinados clérigos, algunos nobles y entre profesionales, pero en general fueron una minoría, pero muy influyente debido a la gran dinámica desarrollada en sus diversas esferas del pensamiento lógico, la razón y la libertad.

El término *Ilustración* estuvo muy ligado a lo que se dio por llamar el “*Siglo de las Luces*”, con muchos opositores, entre ellos el escritor, jurisconsulto y fraile *Fernando de Ceballos*,¹²⁴ quien lo resaltó fuertemente en su obra: *Demencias de este siglo ilustrado, confundidas por la sabiduría del Evangelio*. Otro gran oponente fue el fraile *José Gómez de Avellaneda*, con su sátira “*El Siglo Ilustrado. Vida de D. Guindo Cerezo, nacido y educado, instruido, sublime y muerto según las Luces del presente siglo*” trató de descalificar al jurista y político *Pablo de Olavide* y *Jáuregui*, dejando muy en claro su posición.

Pero vamos a los orígenes de la *Ilustración en España* y esta la encontramos a finales del siglo XVII e inicios del siglo XVIII, en paralelo al periodo histórico e intelectual acaecido en Europa y conocido como la *crisis de la conciencia europea*, coincidente con la *revolución científica*.

Esta revolución del pensamiento español se inició con una minoría de científicos y pensadores españoles y fue denominada como la *pre-ilustración española*. Entre estos celebres se encuentra *Tomás Vicente Tosca*, gran erudito en teología, matemáticas y cartografía, nacido en Valencia, fue el creador del movimiento “*Novatores*” y el almirante *Antonio de Ulloa*, quien estuvo muy vinculado a la América española. Existe la presunción de que fue *Fray Francisco Polanco*, utilizó el término “*Novatores*” para identificar y desprestigiar a esta minoría.

¹²⁴ AGUILAR PIÑAL, Francisco. (1983). Bibliografía de autores españoles del siglo XVIII, Volumen 2. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas – Instituto “Miguel de Cervantes. Madrid, págs. 401-407.

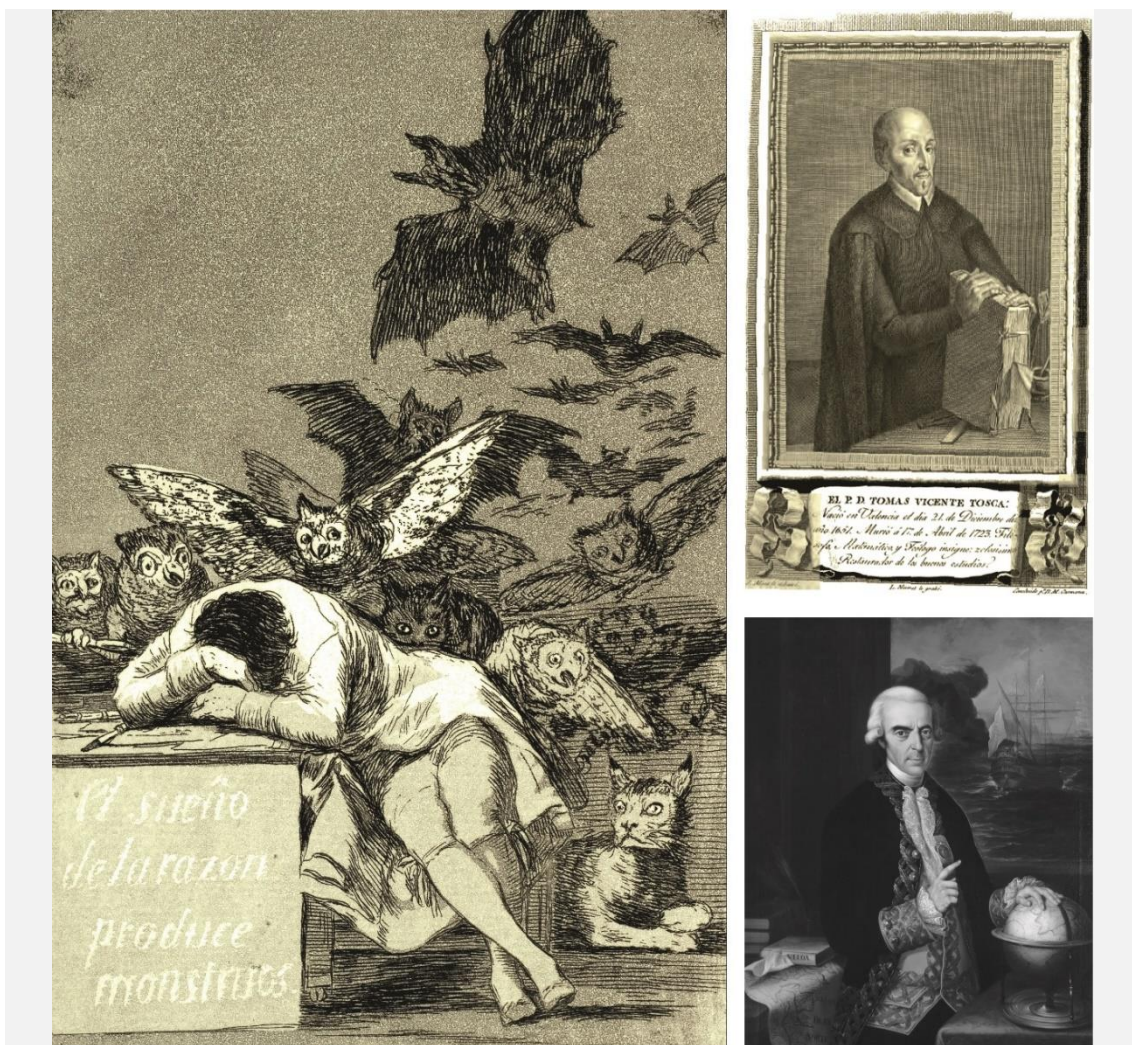


Figura: 4

LA ILUSTRACION ESPAÑOLA

F-1: “El sueño de la razón produce monstruos”. Es un grabado alegórico a la Ilustración española. Es el No. 43 de la serie *Los Caprichos*.

Autor: Francisco José de Goya y Lucientes, publicado en el año 1799.

Fuente: The Nelson-Atkins Museum of Art. Kansas City – USA.

Consultada la página web de la Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, en fecha 10 de julio 2014:
<http://www.cervantesvirtual.com/servlet/SirveObras/0159330754670499522257/ima0084.htm>

F-2: Retrato de Tomás Vicente Tosca.

Fuente: Libro “*Retratos de Españoles ilustres: Con un epítome de sus vidas*” Publicado por la Real Imprenta de Madrid, 1791.

F-3: Retrato del Almirante Antonio de Ulloa.

Autor: *Andrés Cortés*, hacia el año 1856. Origen: Galería del Palacio de san Telmo. Donación de la Infanta María Luisa Fernanda en 1898. Actualmente está localizado en el Salón Montpensier.

Fuente: Consultada la página web de: Ayuntamiento de Sevilla. Instituto de la Cultura y las Artes. la Casa Consistorial: <http://patrimoniumhispalense.com/es/espacio/casa-consistorial/retrato-almirante-antonio-ulloa>



6.1. Política Borbónica en el Nuevo Mundo

Pero la evolución del sistema mercantilista producto de la nueva y progresiva mentalidad de liberación del comercio y la abolición del monopolio gaditano, durante el siglo XVIII, por Real Decreto del 12 de octubre de 1778.¹²⁵ Esta decisión trajo las lógicas consecuencias en la supresión de la *Casa de la Contratación*, por Real Decreto del 18 de julio de 1790. Extendiéndose a una mayoría de puertos antillanos e incluso peninsulares.

Las Compañías Indianas de Comercio

Ya, en el siglo XVIII era muy evidente la notoria importancia de las Américas en esa gran escenografía, maniobrada por los ejes de la política internacional, el comercio interoceánico y las acciones bélicas como consecuencia de las relaciones beligerantes entre las naciones europeas y, en el medio de todo, la monarquía española. Estos hechos no fueron pasados por alto; de ahí que la Corona de España tomara decisiones puntuales en cuanto a su sistema administrativo y el mejoramiento del sistema de defensa. Aunado a lo anterior estaba la culminación de la *Guerra de Sucesión*,¹²⁶ que permitió el ascenso de la dinastía de los *Borbones* al poder de España y con ellos su reformismo,¹²⁷ al muy estilo administrativo francés.

En un afán de tener una mejor explicación del contexto, en el cual se dio el controversial traslado de la Casa de la Contratación de Sevilla a Cádiz, señalaremos, basándonos en los análisis del Doctor *Carlos Simón Alonso Díez* en su artículo: *El Traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz – 1717*,¹²⁸ el cuadro de reformas ya citado, donde se especifican las decisiones que contribuyeron a esta reforma:

¹²⁵ GARCÍA-BAQUERO, Antonio: (1976). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El Comercio Colonial Español Bajo el Monopolio Gaditano*. vol. 1. Editorial: Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, págs. 210-211.

¹²⁶ KAMEN, Henry. (1974). *La Guerra de Sucesión en España, 1700-1715*. Primera edición. Ediciones Grijalbo, S. A., Barcelona – Buenos Aires y México, D. F., págs. 20-35.

¹²⁷ CÓRDOVA BELLO, Eleazar. (1975). *Las Reformas del Despotismo Ilustrado en América (Siglo XVIII hispanoamericano)*, Universidad Católica Andrés Bello. Facultad de Humanidades y Educación, Instituto de Investigaciones Históricas, Caracas, págs. 11-24.

¹²⁸ ALONSO DIEZ, Carlos Simón. (1996). *El Traslado de la casa de la Contratación a Cádiz – 1717*. Editorial: Revista de la Facultad de Letras: Historia / Universidad do Porto. No. 13, págs. 353-364. PDF en la página web oficial de la Fundación Dialnet: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2337852>



1. La creación de la *Secretaría de Marina de Indias*,¹²⁹ entre las cinco secretarías creadas por Felipe V, en el año de 1714, con el objetivo de darle mayor agilidad a todos los controles y gobierno del *Imperio español*. De esa forma el Consejo de Indias solo se desempeñó como Tribunal Supremo y órgano consultivo en los asuntos judiciales, mientras que la secretaría se responsabilizó de todo lo concerniente a las áreas económicas y gubernamentales.
2. La creación de las dos *Juntas de comercio*,¹³⁰ la primera en el año de 1705 denominada *Junta del Restablecimiento del Comercio* y la segunda en el año de 1713 llamada *Junta de Hacienda y Comercio*, pero su éxito fue relativo, ya que siguió en vigencia el “*Proyecto de galeones y flotas*”, como sistema de navegación por *convoyes*.
3. La creación del *sistema de “registros”*,¹³¹ el cual fue el antecedente del concepto comercial del “*libre comercio*”, el que finalmente se impondría.
4. La creación de *las compañías de comercio*¹³² siguiendo el patrón de las compañías rivales, pero con el mandatorio de actuar contra la erradicación del contrabando. Su *capital de inversión o social* estaba suscrito y su participación era mediante acciones, de tal manera que la Corona y las regiones explotadas tenían participaciones. Fueron seis las compañías creadas, la de Caracas o Guipuzcoana, la de La Habana y la de Cumaná.

¹²⁹ Ibidem, pág. 355.

¹³⁰ Ibidem, pág. 355.

¹³¹ Ibidem, pág. 355.

¹³² Ibidem, pág. 356.

RICO LINAGE, Raquel. (1983). *Las Reales Compañías de comercio con América: los órganos de gobierno*. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC -CSIC Press. Sevilla - España, págs. 2-18



Las Compañías de Comercio

Cuadro: 11

Compañía de Comercio	Ubicación	Fecha de la Real Providencia
La Real Compañía de Honduras	Fue sustituida por la Compañía de Galicia	Creada el 1714
La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas	Ubicada en La Guaira, Venezuela y en San Sebastián – Guipúzcoa. Concedida a los comerciantes vascos. Estuvo operando desde el año 1730 hasta 1785. Su ámbito comercial eran Caracas, Cumaná, Trinidad, Margarita.	Constituida el 25 de septiembre de 1728, por la Real Cédula del Rey Felipe V
La Real Compañía de la Habana	Ubicada en La Habana. Comercio de tabaco y azúcar.	Creada por Real Cédula de 1740
La Real Compañía de Barcelona	Ubicada en Barcelona. Monopolio entre la Isla de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita.	1755 - 1756
La Real Compañía de Comercio de Cumaná. ¹³³	Ubicada en Cumaná Provincia de la Nueva Andalucía. Comercio de cacao, cueros, etc. Concedida a los comerciantes catalanes.	Creada mediante la Real Cédula del 04 de mayo de 1755. Fue ampliada mediante Real Orden del 06 de marzo de 1761.

¹³³ DEL BASTARDO Y LOAIZA, Fernando. (1971). *Noticias Historiales de Nueva Barcelona*, Editorial: Academia Nacional de la Historia. Biblioteca de la Academia de Historia, Caracas.

PACHECO TROCONIS, José Germán. (1991). *El Añil: Historia de un Cultivo Olvidado en Venezuela 1767-1870*. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona, págs. 23-89.

Consultada, en fecha: 24 de junio del 2014, la página web oficial de la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcvq2z2>



La Real Compañía de Guinea	Compañía de origen francés. Comercio y tráfico de esclavos negros de África.	Año 1618.
La Real Compañía de Filipinas	Promovía el comercio directo entre Filipinas y la metrópoli. Dirigida por Francisco Cabarrús.	Creada el 10 de marzo de 1785, por Real Cédula del Rey Carlos III

5. La creación de los *astilleros indianos*¹³⁴ para la construcción de buques de guerra y de esa forma fortalecer la marina de guerra española, en previsión a un futuro ataque por parte de la poderosa armada de Inglaterra. El más importante fue el de la Habana, que tuvo un gran éxito. No tuvo igual suerte el de Coatzacoalcos, en el Golfo de México. También en Guayaquil y Manila se construyeron astilleros, pero no alcanzaron la importancia como el de La Habana.
6. El Intento de supresión de la *venta de oficios y encomiendas*,¹³⁵ sin éxito, ya que los mayores ingresos obtenidos por la monarquía se recibían por esa vía, sucediendo todo lo contrario e incrementándose con la creación de nuevos cargos.
7. La creación del *Virreinato de Santa Fe*,¹³⁶ con el objetivo de atenuar las diversas dificultades de hacienda y el judicial, en búsqueda de una notable mejora de los mismos. Sumándose el hecho cierto de que la situación geográfica de Santa Fe era inmejorable en comparación a la de Lima, para las conexiones con el Istmo de Panamá y la defensa del Caribe.

¹³⁴ Ibidem, pág. 356.

¹³⁵ Ibidem, pág. 356.

¹³⁶ Ibidem, pág. 357.



8. El *fomento de la población*, mediante el patrocinio del Estado,¹³⁷ que buscaba una activación de la vida regional. El costo fue muy alto, ya que el Estado corría con los gastos de la inserción económica y acomodo de los colonos en las regiones más desfavorecidas.
9. El Decreto del Rey Felipe V para la organización de un régimen de “*Visitas*” y “*Pesquisas*”. El objetivo principal era reorganizar el sistema de recaudación de Hacienda¹³⁸ mediante el conocimiento directo del funcionamiento del *sistema administrativo* y sus defectos. No fue muy exitoso por falta de planificación, pero si logro mejorar en parte el funcionamiento del aparato fiscal y el aumento de los ingresos por recaudación de impuestos.
10. La decisión de trasladar las “*Ferias de Flotas*”¹³⁹ de la ciudad de México a Jalapa, para evitar las presiones de los comerciantes mexicanos que imponían los precios a las mercancías y abrir un abanico de posibilidades a los demás comerciantes de los diferentes lugares del Virreinato, quienes gozaron de mejores facilidades para el intercambio comercial. Esta feria pudo tener mayor éxito, pero los conflictos internacionales desarrollándose en el Caribe la obstaculizaron bastante.

Las Ferias de Flotas

Se puede afirmar que el mayor esplendor de la burguesía mercantil castellana la logró durante los decenios centrales del siglo XVI, pero este logro tuvo un artífice y fue el comercio transatlántico con su sistema de flotas que predominó desde el año 1561 hasta prácticamente 1776. No hay que olvidar que la economía española gravitaba alrededor de los ejes comerciales que unían a España, -como centro-, con Europa, con México en América y con Filipinas-China en Asia, mediante un sistema absolutista que solo favorecía los intereses y órdenes de la Monarquía.

¹³⁷ Ibidem, pág. 357.

¹³⁸ Ibidem, pág. 357.

¹³⁹ Ibidem, pág. 355.



Este sistema de abastecimiento anual permitió la creación de un mercado anual conocido como la "*feria*",¹⁴⁰ las cuales también tuvieron su esplendor en concordancia con la gran actividad en los Consulados. Entre las ferias castellanas más importantes se encuentran: la Feria de Todos los Santos de Cocentaina, las de Medina del Campo y las Vendejas de Sanlúcar de Barrameda, en España. Retrayéndonos al régimen colonial, se puede observar que dentro de esos intereses estaban los privilegios, especialmente el privilegio económico-político, siendo las *ferias* uno de los principales. Esta es una de las razones de, por qué tuvo tanta demanda.

Las *ferias* eran el lugar ideal para las contrataciones, pues en ellas se ponían en contacto los productores, los mercaderes y los consumidores, sin intermediarios. Eran centros de intercambios nacionales e internacionales y se fijaban los precios. Este concepto fue exportado al Nuevo Mundo como un trasunto de costumbres europeas, más concretamente españolas.

Pero analizándolo a fondo encontramos que, el papel preponderante de la "*feria*" fue, ser el punto de contacto entre la oferta de mercaderías y la demanda de los metales, por parte de los que llegaban en la flota; y de la oferta de metales y la demanda de mercaderías por parte de los que llegaban del continente, además de ser el lugar donde los precios se disparaban y afectaban al resto del continente. Allí destacaron: las *Ferias de Xalapa y Acapulco*, en el Virreinato de Nueva España, convirtiéndose México en el punto de reunión de la corriente comercial entre Asia y Europa. Seguida por la *Feria de Portobello*, en el Virreinato de Perú.

Hacia mediados del siglo XVII se inició el declive de las "*ferias*" por la modificación del sistema de comercio caribeño, ya que el transporte de la plata no necesitaba tantas naves y además se constituyeron tratos directos entre los comerciantes españoles y americanos prescindiendo de las "*ferias*". Pero debido a esto en los puertos creció el comercio y el contrabando con las otras potencias europeas y que mejoraban los precios.

Aparte de las circunstancias anteriores, existía otra crisis y fue la relación de producción y el poder cubrir la amplia demanda hispanoamericana, ya que una gran

¹⁴⁰ RAMOS PEREZ, Demetrio. (1983). Historia general de España y América: los primeros Borbones. América en el Siglo XVIII. Tomo XI-1. Volumen 11. Editorial RIALP, S. A. Madrid, págs. 216-220.



mayoría de la producción se quedaba para en consumo interno en la provincia. Otra circunstancia fue la poquísima existencia de maderas para los astilleros para así poder crear navíos e intensificar la actividad mercantil, esta necesidad obligó a España a delegar la transportación y el ajustamiento de los productos demandados a potencias extranjeras. Luego del tratado de Utrecht, los británicos tuvieron la posibilidad de enviar un navío por año a comerciar libremente con el Caribe, dejando poco beneficio de la reanudación de las *ferias* y las flotas.

Las Ferias Novohispanas

Las Ferias Novohispanas Se efectuaron en el Virreinato de La Nueva España siguiendo la tradición de la Europa medieval. El inicio de las mismas la marcaba la llegada de las flotas españolas provenientes de Sevilla y luego de Cádiz. Como bien sabemos, el desembarco de todos los productos europeos se hacía en el puerto de Veracruz y se llevaban a la *Feria de Flota en Xalapa*.¹⁴¹

Los productos que tenían gran demanda en la comercialización de la población novohispana eran: los textiles, los artículos de ferretería, el papel y los famosos “*caldos*” que eran los vinos y los aguardientes, en tanto, de la Nueva España se exportaba el oro, la plata, seguido del azúcar, el cacao, la vainilla, la grana y purga de Xalapa.

Del lado del Pacífico, se sucedían situaciones parecidas con el arribo del *Galeón de Manila*, conocido también como la *Nao de China*, al puerto de Acapulco, desembarcando allí todas las mercaderías del lejano oriente, dando lugar a la *Feria de Acapulco*. Este comercio tenía un carácter exótico y muy solicitado, entre sus productos contaban las telas como los damascos, las muselinas y los tápalos; para la buena mesa estaban las especias; también los objetos decorativos como las porcelanas. A cambio se enviaba,

¹⁴¹ FURTADO, Celso. (1971). *La economía latinoamericana: formación histórica y problemas contemporáneos*. Editorial: Siglo veintiuno editores, S. A. México, págs. 37-40.

ARCILA FARIAS, Eduardo. (1974). *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*. Volumen 2. Editorial: Secretaría de Educación Pública. Serie Setentas, No 118. México.

Esta Feria fue ordenada por Felipe V, mediante Real Cédula, la cual resultó ser un lugar privilegiado que favoreció las transacciones entre los comerciantes de Cádiz y los del Consulado de México.



principalmente, la plata mexicana amonedada, muy importante para el comercio en oriente.

Hubo una tercera feria muy novedosa por su carácter religioso y fue la *Feria de San Juan de los Lagos*,¹⁴² con el agregado de la ubicación geográfica muy cercana a los caminos principales que comunicaba a la ciudad de México con la población de Guadalajara y las regiones mineras del norte, especialmente San Luis Potosí, Querétaro, Zacatecas y Aguascalientes. Los productos negociados provenían especialmente de las Ferias de Xalapa y la de Acapulco.

Hacia el norte del Virreinato de Nueva España, en las zonas de Saltillo, Manzanillo, Chihuahua, San Blas y Tao también tuvieron auge las *ferias*, destacando la *Feria de Saltillo* cuyos productos eran las “apacherías”¹⁴³ y la *Feria de Taos*, esta última estuvo ubicada en el territorio que actualmente se conoce como el Estado de New México en Estados Unidos.

La Feria de Portobello

La Feria de Flota de Portobello fue el escenario de gran importancia continental e internacional, ya que en esta feria se daba cita el intercambio comercial entre España y el Virreinato del Perú con el producto máspreciado: la plata extraída del Potosí, seguido del cacao, el cuero, la cochinilla y el añil.

Era una verdadera odisea la transportación, una vez que llegaba a puerto, porque parte de esta movilización se tenía que hacer por el *Camino Real* utilizando el *transporte de recua*. Pese a todas estas contrariedades, esta feria tuvo gran importancia, ya que según los estudios de Earl J. Hamilton y Pierre Chaunu, demostraron que el 60 % del oro transportado a España, entre los años de 1531 a 1660, pasó por el *Istmo de Panamá*.

¹⁴² FERNÁNDEZ DOMÍNGUEZ, Jesús Ignacio. (2010). Los tesoros del mar y su régimen jurídico. Biblioteca Iberoamericana de Derecho. Editorial REUS, S. A., Madrid, págs. 108-109.

¹⁴³ Ver glosario pág. 1078.



También *Antonio de Ulloa* en su documento IV de 1745 describió los alcances de la citada feria de Portobello, en su ítem siguiente:¹⁴⁴

No tenía monarca en sus dominios feria tan poderosa y más envidiada de las naciones como la que se celebraba en Portobello anualmente. En ella se veía pasar del poder de los mercaderes de Lima y Perú, de veinte, treinta y algunas veces hasta cuarenta millones de pesos en especie de plata y oro, cacao y otros estimables frutos de aquellos reinos a los mercaderes de España en lugar de los diez o doce millones de valor traídos de España

Antonio de Ulloa.

He ahí uno de los grandes motivos de la tentación despertada entre los piratas como Henry Morgan, que aprovecharon la indefensión de Portobello y la atacó en dos oportunidades. Fue a partir de firmar el Tratado de Utrecht y la concesión dada a Inglaterra para enviar un navío de 600 toneladas que aplacó parcialmente tales ataques, ya que Edward Vernon insistió en hacerlo.

La Casa de la Contratación en Cádiz

Pese a la poca profundización y análisis sobre el tema del traslado de la *Casa de la Contratación de Sevilla* a Cádiz, podemos afirmar que fue determinante la rivalidad entre Sevilla y Cádiz a causa del comercio indiano, y tamizando las dificultades hemos de señalar que el monopolio gaditano fue una consecuencia colateral de tres factores específicamente: el comercial, el político y especialmente el geográfico.¹⁴⁵ Este último se valoró muchísimo por estar en mejor adecuación geográfica que el de Sevilla, en lo referente a las maniobras de atraque de los grandes galeones y otras naves, como también en lo referente al zarpe de los convoyes para las Indias Occidentales o el tornaviaje directo a puerto.

Podríamos decir que los intentos de transformación del *sistema comercial indiano* se debieron, en buena causa a los ministros y asesores del Rey Felipe V de Borbón, quien

¹⁴⁴ RAMOS GÓMEZ, Luis J. (1985). *Las “Noticias secretas de América” de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*. Colección Tierra Nueva a Cielo Nuevo XVI. Tomo I, Volumen 2. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto “Gonzalo Fernández de Oviedo”. Madrid, págs. 33-38 y 120-123.

¹⁴⁵ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. (1976). *La burguesía y el comercio de Indias desde mediados del siglo XVIII hasta el traslado de la Casa de la Contratación*, Cádiz, pág. 4.



siempre estuvo sometido a un proceso de deterioro mental; pero vamos directamente a la toma de decisión sobre el traslado la *Casa de la Contratación* a la ciudad de Cádiz. Este se realizó el 12 de mayo de 1717, mediante *Real Decreto*, firmado por Felipe V y como era de esperarse, toda la ciudad con sus habitantes se vieron envueltos en un máximo esplendor comercial y económico, con el agregado de un excelente sistema defensivo de baluartes y murallas muy bien consolidados. Todo esto favoreció el bienestar social y familiar que contribuyó a un sustentable crecimiento demográfico.

Establecido está que el monopolio comercial de “*la Carrera de Indias*” era un el negocio de Estado de la Corona española, en consecuencia, el traslado de la *Casa de la Contratación* a Cádiz¹⁴⁶ se vio condicionado a la creación de una *Intendencia* especial, cuya función principal fue la de aglutinar la función financiera, usurpando las prerrogativas de la Casa, en cuestión.

El trasfondo político-económico de este traslado se puso en evidencia prontamente, ya que las cuantiosas donaciones de los comerciantes a la Corona española no se hicieron esperar y así lo evidencia el historiador Antonio García-Barquero¹⁴⁷ cuando en su tesis doctoral habla de los “*servicios pecuniarios*”. Pero la intencionalidad de estas donaciones y empréstitos tenían un norte y era resolver la indefensión del puerto de Cádiz.

No es necesario hacer comentarios sobre los intrínquilis de las diversas querellas entre las dos ciudades por este traslado, ni los procesos de instalación de la *Casa de la Contratación* en Cádiz, ya que estos están muy bien documentados en diversas investigaciones. Destacaremos directamente la transformación de su estructura organizativa y de funcionamiento, con un Presidente que asumió la *Sala de Gobierno* y la *Sala de Justicia* quedó conformada por dos oidores.

¹⁴⁶ CRESPO SOLANA, Ana María. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz. 1717 – 1730*. Universidad de Cádiz. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, págs. 48-49.

PERALTA RUIZ, Víctor. (2006). *Patrones, clientes y amigos*. El poder burocrático indiano en la España del siglo XVIII. CSIC-Departamento. de Publicaciones, España, págs. 44-58.

¹⁴⁷ GARCÍA-BARQUERO GONZÁLEZ, Antonio. (1972). *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El Comercio colonial español bajo el Monopolio gaditano*. Editado por: el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 2 volúmenes. Sevilla.



En relación a la defensa del puerto y la ciudad, se acota que este logro fue motivado por las donaciones y empréstitos, citados anteriormente y la voluntad manifiesta de los interesados, generándose un ambicioso plan de reforma de las murallas que cubrían el flanco del puerto, desde el Baluarte de San Felipe hasta la Puerta del Mar, y ya a mediados del siglo XVIII, se proyectó la construcción de tres grandes edificios públicos idénticos y próximos entre sí: *la Aduana*, *la Casa de la Contratación*, y el *Consulado*.

La Real Compañía de Guinea

No podemos excluir las negociaciones y la presencia de las Compañías extranjeras en el comercio indiano, por tal circunstancia trataremos lo concerniente a la acción comercial de la *Real Compañía de Guinea*,¹⁴⁸ siendo esta una de las más poderosas corporaciones dedicadas al comercio de esclavos desde África a la América Hispana.

Firmó acuerdo con la Corona española el 01 de mayo de 1702, pero los múltiples obstáculos suscitados por la *Guerra de Sucesión*, impidió cumplir con lo pactado, más, sin embargo, siguió operando y el principal beneficio lo logró con el comercio ilegal, amparándose en el “*Asiento de negros*”.

A partir de la firma del *Tratado de Utrecht* se vio muy mermada su actividad, ya que Inglaterra obtuvo la concesión, con un plazo de treinta años para introducir 144.000 negros en tierras indianas. Pero este tema sobre el negocio negrero, es muy amplio y exige una investigación muy particular y no es un objetivo en esta tesis doctoral, pero se ha dado una un esbozo general en el Capítulo II, página 220, en la *Ruta del Esclavo*, ya que formó parte de las rutas comerciales españolas, en la época colonial en los territorios indianos.

¹⁴⁸ DIAZ SOLER. Luis M. (2005). *Historia de la esclavitud negra en puerto Rico*. Primera edición, 1953. Segunda edición corregida: 1965. Tercera edición: 1970. Reimpresiones: 1974, 1981, 2000, 2002, 2005. Editado por: Universidad de Puerto Rico. Editorial de la Universidad de Puerto Rico. Puerto Rico, págs. 84-85.



CAPÍTULO II

“La Carrera de Indias”. Condiciones de las Rutas Comerciales y Defensivas. Sistemas de Flotas y Galeones. Modos de defensa de las Flotas Comerciales y el Comercio Interoceánico. Las Rutas Marítimas, los Caminos del Agua. Las Rutas Terrestres y los Caminos Reales.



CAPTURA DEL GALEON ESPAÑOL “NUESTRA SEÑORA DE COVADONGA”

Su construcción se inició en paralelo con su gemelo “*Nuestra Señora del Pilar*” y fue botado al mar en 1730. Fue interceptado por el navío británico “Centurión”, capitaneado por George Anson el 20 de junio de 1743.

Fuente: Samuel Scott 1772, óleo sobre lienzo. Se encuentra en el National Maritime Museum. Inspirado en un dibujo de Peirce Brett. Aparece en el libro *Anson's Voyage Round The World* de Richard Walter.



“Las flotas de Indias fueron el mecanismo de funcionamiento del monopolio comercial español con América y constituyeron la esencia de la denominada Carrera de Indias que englobaba todo el comercio y la navegación de España con sus colonias”

Manuel Lucena Salmoral,¹ página 4

1. La Carrera de Indias

Ante el descubrimiento de las nuevas tierras y exaltados por las múltiples posibilidades que se presentaban, tanto la Corona Española como los primeros *viajeros a Indias* y los comerciantes sevillanos se volcaron a planificar sistemas y rutas de navegación que les asegurara la conquista, la colonización y con ello los intercambios comerciales, convirtiéndose en una premisa de gran importancia, por la situación estratégica, política, económica y comercial del *Nuevo Mundo*, generándose una gran movilidad comercial² de España con sus colonias de ultramar.

A partir de 1561, mediante *Real Cedula del 10 de julio*, se estableció un Itinerario de ida y retorno, inspirado en el principio del monopolio comercial, mediante la navegación de la Flota de Nueva España, denominada “*la Carrera de Indias*”, y la Flota de la *Mar del Sur*, conocida como “*Naos de Tierra Firme*”. He aquí el génesis de la ruta transoceánica que unió a tres continentes y confronto varias culturas. Protegida por el factor geográfico de estas regiones, que proporcionó la seguridad y la rapidez de la navegación de la mencionada ruta comercial intercontinental, durante un período colonial de más de tres siglos.

¹ LUCENA SALMORAL, Manuel, (1985). *La Flota de Indias*. Cuadernos de Historia 16. Impreso: GRAFICINCO, S. A. Barcelona, 1985, pág. 4.

² PREVOST, Antonio Francisco. (1781). *Historia General de los viajes, Primeros Viajes, descubrimientos y establecimientos en América*. T. XXI. Editado por: Imprenta del Consejo de Indias, Madrid, págs. 337 y siguientes

CALDERON QUIJANO, José Antonio. (1984). *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. 2da. Edición. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla CSIC – CSIC Press. Madrid, págs. 115-116.



En el aspecto económico, el nuevo continente fue la inagotable riqueza, tanto en los rublos agrícolas y ganaderos como en el minero. Los cuales, constituyeron permanentemente un motivo de ambición y codicia para la mayoría de las naciones europeas. Ante tanta oportunidad de intercambio comercial se dio la iniciativa de “*La Carrera de Indias*”. Esta flota tuvo sus orígenes en las peticiones que hicieron los armadores de Sevilla ante el rey Carlos I de España, en el año 1522.

En un principio partía en abril y más tarde, se hizo permanente su salida en junio-julio. Enlazaba *Sevilla* y el *Virreinato de Nueva España*, en el *puerto de Veracruz* con escala previa en las *Islas Canarias*, luego *Dominica* y *Santo Domingo*, donde se repartían las embarcaciones de las distintas flotas de las otras Carreras.

Mientras se procedía a anunciar los viajes interoceánicos, por medio de bando solemne, en paralelo se planificaba el derrotero con sus respectivas cartas náuticas, desde la *Casa de Contratación*,³ radicada en Sevilla. Una vez cumplidas las normas y debidamente avituallado, partía “*la Carrera de Indias*” en su recorrido único hasta las Antillas. Allí se dividía en dos convoyes que iban a diferentes destinos.

Estos destinos eran las *Antillas*, las costas del *Mar Caribe* y *Veracruz*. Llevando consigo las mercaderías de lujo, las exquisiteces gastronómicas y los géneros europeos, tan deseados por los compradores en los mercados hispanoamericanos; más los arcones repletos de la correspondencia oficial de la Corona de España.

³ CRESPO SOLANA, Ana. (1996). *La Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz 1717-1730*. Editorial: Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones. Cádiz, pág. 69-74.

DONOSO ANES, Rafael. (1996). *Una contribución a la historia de la contabilidad: análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de Contratación de las Indias de Sevilla*, Serie: Ciencias Económicas y Empresariales, No. 2. Editorial: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones. Sevilla, págs. 115-146.

VILA VILAR, Enriqueta, ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio y GONZÁLEZ RODRIGUEZ, Adolfo Luis. (2004). *La Casa de Contratación y navegación entre España y las Indias*. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC: Universidad de Sevilla. Sevilla – España.



El punto de partida era Sevilla,⁴ a través del *Río Guadalquivir*⁵ y los puertos españoles de *Cádiz*⁶ y *Sanlúcar de Barrameda*.⁷ Ver la Figura 5, en la pág. 146. Luego, hacía escala en las *Islas Canarias*, para hacer aguada y luego atravesar el Océano Atlántico con destino a las islas de *Dominica* o de *Trinidad*, en el arco de las Antillas.

Desde allí continuaban en dirección a los principales puertos de escala y comercio localizados en: *Santiago* y *La Habana* en Cuba, *Veracruz* en México, *San Juan* de Puerto Rico, *Santo Domingo* en República Dominicana, *La Guaira* y *Puerto Cabello* en Venezuela, *Santa Marta* y *Cartagena de Indias* en Colombia, *Nombre de Dios*, *Portobello* y *Río Chagres* en Panamá, *Trujillo* y *El Callao* en Perú, *San Agustín de la Florida* y *Manila* en Filipinas.

Bañada por el *Río Guadalquivir*, tanto Sevilla como su puerto fueron testigos de los mil quehaceres del comercio transoceánico, de la transculturación y de la canalización de los conocimientos, avances y tecnologías entre el Viejo y el Nuevo Continente. En su haber histórico se encuentra las influencias de civilizaciones milenarias, por ejemplo: cuando fue la *Híspalis de Tartessos*,⁸ la *Iulia Romula romana*,⁹ la *Spali visigoda*,¹⁰ la *Isbiliya de Al-Andalus*¹¹ y como Sevilla la cristiana. Es por todo este posicionamiento político-social y cultural por lo que fue considerada la "*Nueva Roma*".

⁴ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. (1837). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Tomo IV. Editado por: Madrid, de la Imprenta Nacional 1837. Madrid.

⁵ MORAL ITUARTE, Leandro del. (1991). *La obra hidráulica de la cuenca baja del Guadalquivir (siglos XVII-XX)*. Gestión del agua y organización del territorio. Impresión: Imprenta A. Pinedo. Sevilla – España, pág. 67.

⁶ LEÓN PORTILLA, Miguel. (2002). *América Latina en la época colonial: España y América de 1492 a 1808*. Editorial Crítica, España, págs. 230-233.

⁷ *Ibidem*.

⁸ BLANCO FREIJEIRO, Antonio. (1984) *La ciudad antigua en Historia de Sevilla*. Tercera edición. Editado por: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla, págs. 26. La historia confirma que, a partir del siglo XI a.C. el antiguo *reino de Tartessos* se formó en el sur de España bajo el influjo de los fenicios y los griegos.

⁹ *Ibidem*, págs. 30-39. En el siglo III a.C., se encuentra la presencia de los romanos, quienes, tras salir victoriosos en las *Guerras Púnicas*, pusieron fin a la soberanía de los cartaginenses. Su dominación la mantuvieron durante los siguientes 700 años la provincia "Bética". Es Julio Cesar quien la llama: *Colonia Iulia Romula Hispalis*.

¹⁰ *Ibidem*, págs. 86-87. En el año 476 se inicia el establecimiento de los *visigodos*, quienes logran el mayor apogeo en el reinado de *Alarico II*. Durante este dominio, Sevilla fue elevada al nivel de capital del reino.

¹¹ *Ibidem*, págs. 93 y 175-196. A partir del 711 de nuestra era se inició la conquista árabe. En el año 756 El Emirato independiente de *Al-Andalus* y más tarde el *Califato de Córdoba* marcaron el apogeo de la dinastía de los Omeyas y con ella la de la cultura árabe en Andalucía. Durante esta dominación fue llamada: *Isbiliya*.



Oleo: 3

"EL ARRABAL"

VISTA DE LA CIUDAD DE SEVILLA EN EL SIGLO XVI

Fuente: obra es del pintor renacentista español Alonso Sánchez Coello (1531 - 1588).

El escritor español Lope de Vega describe en forma poética el espectáculo que ofrecía el Arenal en su obra de teatro: “*El Arenal de Sevilla*”, en el acto I.

Lo que es más razón que alabes / es ver salir destas naves / tanta diversa nación; / las cosas que desembarcan, / el salir y entrar en ellas / y el volver después a ellas / con otras muchas que embarcan.

Por cuchillos, el francés, / mercerías y ruán, / lleva aceite; el alemán / trae lienzo, fustán, llantés..., / carga vino de Alanís; / hierro trae el vizcaíno, / el cuartón, el tiro, el pino; / el indiano, el ámbar gris, / la perla, el oro, la plata, / palo de Campeche, cueros...; / toda esta arena es dineros.

Los barcos de Gibraltar / traen pescado cada día, / aunque suele Berbería / algunos dellos pescar.

Es cosa de admiración / ver los que vienen y van.

Fuente: VEGA CARPIO, Lope de: *El Arenal de Sevilla. Acto I*. Escrita en 1603 y publicada en 1618. Editorial CERVANTES. Consultada la página web oficial de la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, en fecha 13 de julio del 2013: http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/el-arenal-de-sevilla--0/html/ff884a04-82b1-11df-acc7-002185ce6064_3.html



Como se planteó anteriormente, era en Sevilla donde se iniciaba el viaje que llevaba a Occidente y a Oriente. De allí partían los galeones, surcando la ruta del Atlántico, de América y del Pacífico. Su puntual actuación la convirtió en el centro *del comercio europeo*, en consecuencia, fue el *centro de la economía mundial*. Señorial como siempre, Sevilla dejó traslucir su opulencia cosmopolita, convirtiéndose en la difusora del arte y la cultura occidental, he ahí por qué fue llamada "*puerta y puerto del Nuevo Mundo*".

Gran algarabía se formaba en el ámbito espacial del Río Guadalquivir y en la zona del Arenal de Sevilla al arribo de la *Flota de Indias*, con sus galeones recién llegados de los virreinos del Nuevo Mundo, durante los siglos XVI al XVIII. Teniendo como fondo la *Giralda* sobre la torre de Santa María que anunciaba el final del trayecto y el retorno de la flota de los galeones, mientras que a la izquierda se encontraba el *puerto de barcas* y a la derecha la *Torre del Oro*.

Los galeones con su carga de metales preciosos y los productos agrícolas, estos últimos, desconocidos hasta ese momento por el mundo europeo, causaron el gran impacto a la humanidad moderna española y a la Europa atlántica, quienes los acogieron en la dieta básica de la alimentación, contribuyendo grandemente en el futuro cercano de la revolución industrial y la explosión demográfica que todo ello conllevó.

Figura: 5

**AMBITO ESPACIAL DE SEVILLA, EL GUADALQUIVIR Y SU
DESEMBOCADURA EN SANLUCAR DE BARRAMEDA**

M-1: Mapa isométrico del ámbito territorial de Sevilla, el Río Guadalquivir y Sanlúcar de Barrameda

Fuente: Trabajo propio.

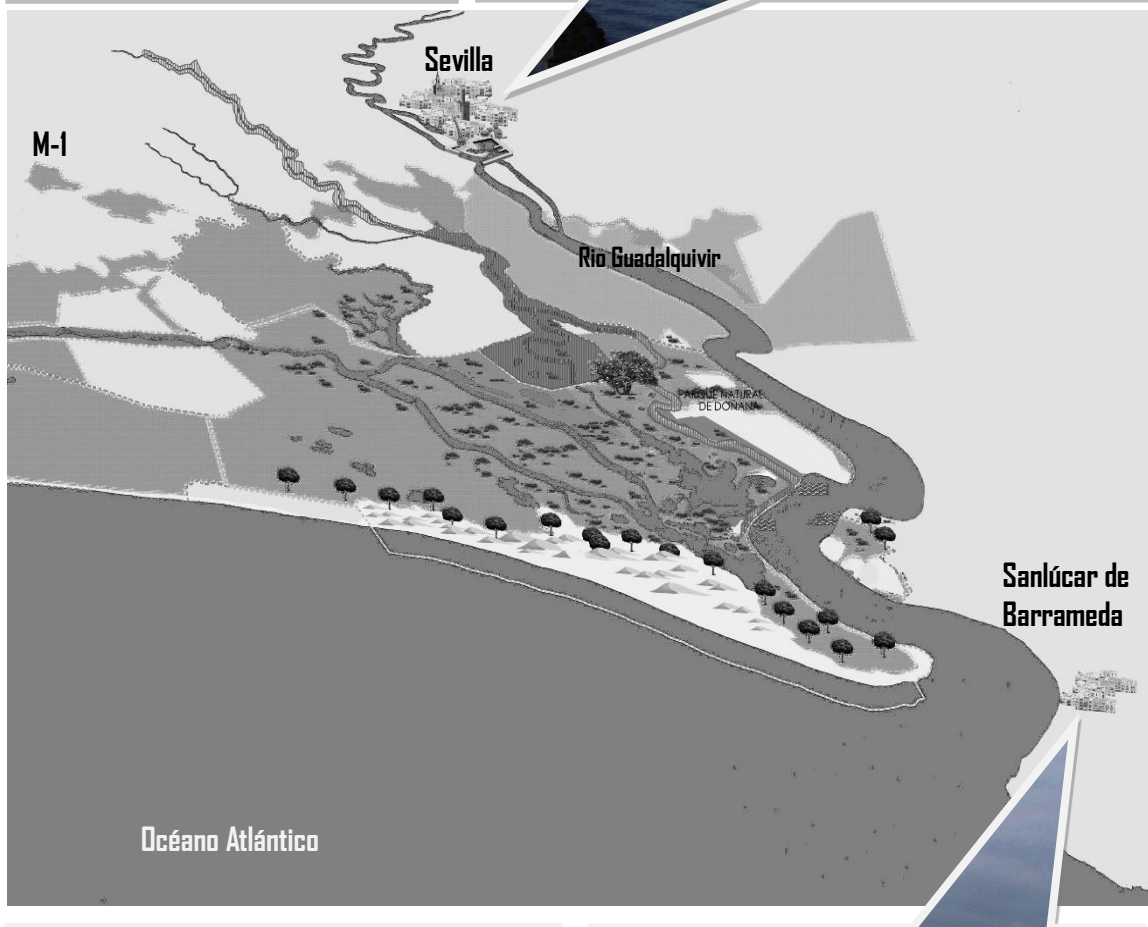
F-1: Torre del Oro a orillas del Río Guadalquivir - Sevilla

F-2: El Río Guadalquivir - Sevilla

F-3: Fuerte San Salvador – Sanlúcar de Barrameda

F-4: Desembocadura del Río Guadalquivir – Sanlúcar de Barrameda

Fuente Fotográfica: Trabajo propio.





1.1. El ámbito espacial de la Carrera de Indias

Las narraciones históricas describen: como las *flotas de Indias*, durante los siglos XVI, XVII y XVIII, llevaron diversas riquezas desde los virreinos españoles en Hispanoamérica a la Corona de España, en un intercambio comercial, definido por los mecanismos que lo garantizaban a nivel del concepto mercantilista, siendo estos: *el control oficial, el puerto único, la navegación protegida y la colaboración privada*. Basada en *las relaciones consulares y las compañías marítimas*. De esa forma, este complejo sistema comercial monopolístico se garantizó una estrecha relación con los virreinos de México y el de Perú, evitando a toda costa cualquier autonomía, en las negociaciones comerciales, entre los dos virreinos.

Un monopolio comercial naval que fue más allá de Hispanoamérica, aprovechando los lugares más estrechos como Río Chagres en Panamá y Acapulco en el Virreinato de Nueva España que hicieron las veces de istmos comunicadores al océano Pacífico. De esa forma, el *Galeón de Manila* fue la prolongación en el Pacífico de la *Flota de la Nueva España*, permitiendo el arribo, la conquista, la colonización de Filipinas y el posterior descubrimiento de la ruta marítima que conectaría dicho archipiélago con América. Todo, gracias a la navegación titánica efectuado por Urdaneta siguiendo la corriente del Kuro Shivo, lográndose el viejo sueño colombino de conectar Europa con el mundo asiático para realizar un comercio lucrativo.

Al retorno, todos los galeones debían reunirse en La Habana, para hacer los preparativos de regreso a Sevilla. Pasando por las Azores antes de llegar a los puertos de España. En estas se incluyó *la Nao de la China*, también llamada “*Galeón de Manila*”, que hacía su recorrido por el Pacífico, entre Acapulco, Islas Marianas, Manila y San Francisco, para retornar a Acapulco y de allí a Veracruz, por el Camino Real. Esta es una descripción a grosso modo, siguiendo lo dicho por *Girolamo Benzoni*,¹² en su obra *Historia del Nuevo Mundo "Novae novi orbis historiae libri tres"* publicada en 1572.

¹² *Girolamo Benzoni*: fue un historiador italiano. Conocido por haber publicado una de las primeras narraciones tras el descubrimiento de América, su obra más conocida es *Historia del Nuevo Mundo "Novae novi orbis historiae libri tres"* publicada en 1572. Embarco en 1542 rumbo a las Antillas y allí se desplazó por Guatemala, igualmente, por la costa este de Sudamérica. Regresando posteriormente a España en el año 1556, un año tras su llegada publicó el libro que será su obra más conocida. De su autoría también es el Grabado de la zarpada de los barcos desde el puerto de Sevilla, en el año 1594.



Fue una verdadera osadía náutica-comercial, en su modelo de navegación regulada por el régimen de flotas experimental. Mantenido en acción por 217 años, fue actora y escenario de múltiples acontecimientos, aventuras y experiencias, muchas de ellas convertidas en leyendas urbanas, donde el mito y la realidad se conjugaron para activar a la imaginación y suponer como fueron aquellas vivencias. Lo cierto del caso es que hubo un protagonismo hispánico en los tráficos atlánticos, enriquecido y en constante peligro por los persistentes ataques de piratas, corsarios y bucaneros, sin embargo, fundamento un *Itinerario Cultural* y propició la consolidación de “la Carrera de Indias” como el mecanismo de funcionamiento del primer gran monopolio comercial transoceánico. En el ANEXO UNO, página 7, se ha dispuesto el Cuadro A-5, sobre los recorridos de las flotas.

Se puede considerar como el gran fenómeno de la etapa histórica denominada Edad Moderna, que implicó la conquista del Océano Atlántico y la creación de un *punteo naval* entre el Nuevo Mundo descubierto y el Viejo Mundo en expansión. Su punto de partida estuvo en Andalucía, concretamente en Sevilla y el mérito de esta colosal empresa estuvo en mantener la primacía y las comunicaciones periódicas y protegidas, producto de la acción vital de una sociedad presta a la acción en sus aspectos: económico, administrativo y demográfico conducido bajo la vertiente técnica y científica.

Es evidente que, en esta geografía sevillana, se dieron cita los mejores navegantes de esa época de innovaciones náuticos, al amparo de la *Casa de la Contratación*; trayendo consigo lo mejor de sus conocimientos sobre el “*arte de la navegación*”¹³ con la *náutica*¹⁴ y la *cartografía*¹⁵ como disciplinas fundamentales y la “*industria de la metalurgia*” sin prejuicios ni egoísmos los aportaron para así enriquecer este filón de conocimiento español. Aunado a ello el gran desarrollo de la escuela española de “*derecho internacional*” que le dio el estado de legalidad a la presencia hispana en el Nuevo Mundo.

¹³ Para una mejor comprensión del “*arte de la navegación o navegar*” se sugiere consultar a las siguientes obras: García Franco, Salvador. *Historia del arte y ciencia de navegar*. Madrid 1947. Concretamente el siglo XVI y a López Pinero, José María. *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Barcelona 1979.

Ver Apéndice I: Documentos Históricos. El Arte de Navegar, páginas: 1099-1100.

¹⁴ Ver glosario, pág. 1081.

¹⁵ Ver glosario, pág. 1081.



Los Derroteros y Sitrados del Caribe

La mayor parte de los *sitrados* del Reino de España se ubicaron en el área del arco caribeño, desde las costas de la Florida hasta las de Trinidad y el Istmo de Panamá. La razón estuvo, en el valor estratégico de la zona, generada por los vientos y las corrientes marítimas del Atlántico que hacían que la navegación entre Europa y el Nuevo Mundo convergiera en el Mar Caribe. De esa forma los puertos caribeños se convirtieron en las principales escalas y tornaviajes.

Los “*derroteros*”¹⁶ españoles fueron seguidos por los Reinos de Inglaterra, Francia, Holanda y Dinamarca, ya que, eran los mismos; convirtiendo a la región del Caribe en una confluencia, llena de enfrentamientos y la creciente competencia por el acceso a las tierras indianas y sus riquezas. Es el Rey Felipe II, el que regularizó la práctica de los *sitrados* y dio forma al sistema defensivo basado en la protección de los puntos vulnerables, tales como los puertos y pasos estratégicos de navegación.¹⁷

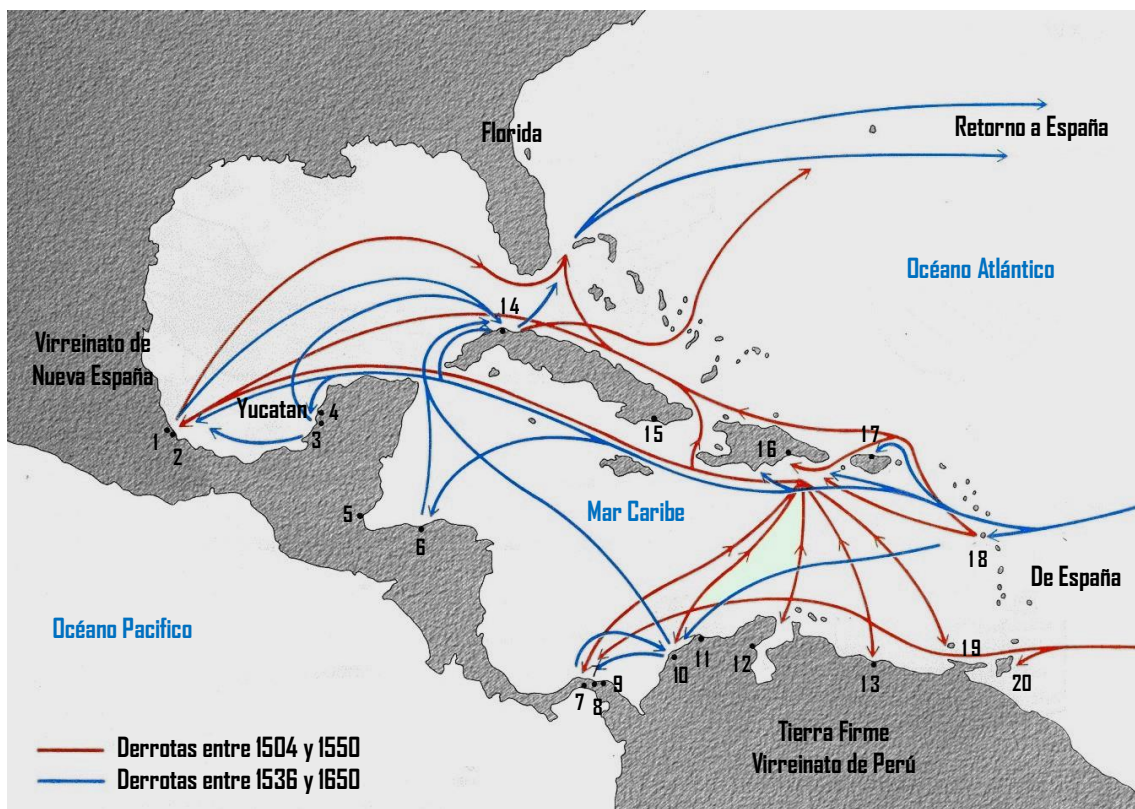
En conclusión, se observa que, fue siguiendo los “*derroteros*” de las flotas españolas, en las desembocaduras, las escalas y bahías estratégicas, como se determinó la ubicación de los *Enclaves Defensivos*, acto seguido, se procedió a fortificar y se asignaron las guarniciones para la custodia de las posesiones indianas ultramarinas. Para una mejor consideración se anexa el Mapa: 3, del ámbito espacial de los derroteros en el Caribe, en la siguiente página. 150 de esta investigación.

¹⁶ PUERTAS MOSQUERA, Carolina. *La cartografía y la navegación: cartas náuticas y derroteros*. Universidad de Santiago de Compostela. Publicado por la Universidad de Sevilla, págs. 17-18.

Consultado el PDF: *La cartografía y la navegación: cartas náuticas y derroteros*, de Carolina Puertas Mosquera, en la página web de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla, en fecha 30 de marzo del 2014: <http://expobus.us.es/cartografia/salas/sala04/s04e01i01.pdf>

“Los derroteros son una versión marina de los itinerarios terrestres. En ellos se sintetizaba el conocimiento acumulado por generaciones de navegantes y se describían una ruta determinada y registraban los accidentes geográficos de la costa a cuya vista se navegaba: cabos, ensenadas, playas, lugares de aguada, sitios de abastecimiento de víveres, leña, distancia entre puntos conocidos, dirección de los vientos y de las corrientes, dificultades y cuantos datos o noticias eran válidos para la navegación”.

¹⁷ VIVES AZANCOT, Pedro. (1985). *Tres siglos de fortificación e infraestructura portuaria en la América española, en Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Editado por: Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, págs. 49-50.



1 Veracruz
2 San Juan Ulúa
3 San Francisco
4 Campeche
5 Golfo Dulce

6 Trujillo
7 Portobello
8 Rio Chagres
9 Nombre de Dios
10 Cartagena

11 Santa Marta
12 Maracaibo
13 Puerto Cabello
14 La Habana
15 Santiago

16 Santo Domingo
17 San Juan
18 Isla Dominicana
19 Isla de Margarita
20 Isla de Trinidad

Mapa: 4

AMBITO ESPACIAL DE LOS DERROTEROS EN EL CARIBE

Los orígenes del “derrotero” lo encontramos acompañando a las cartas náuticas de los navegantes griegos, en ese entonces eran conocidos como “*periplos*”. El periplo más antiguo conocido es el del explorador marino *Escilax de Carianda* de origen griego, en el siglo VI a.C. Se conoce otro como: *Periplo de Pseudo-Escilax*, en él se describe un periplo alrededor del Mar Mediterráneo, el Mar Negro y las costas de África. La obra se considera un manual náutico que describe la circunnavegación del Mar mediterráneo.

La captura del “derrotero” o carta detallada de las costas y puertos de la ribera del Pacífico, supuso para la Corona española una gran pérdida, ya que esta fue llevada por el corsario que la capturó a Inglaterra, donde fue cuidadosamente reproducida y posteriormente utilizada en las aventuras y correrías de los corsarios ingleses por el Pacífico. Este derrotero fue elaborado en Lima en el año de 1680.

El siglo XVIII, con el ascenso de la dinastía Borbónica a la Corona de España, la aportación cartográfica mejoró en calidad con nuevos métodos de medición astronómica.

Fuente: Creación, interpretación y elaboración propia.



1.2. El arte de navegar en el siglo XVI

Tanto para Portugal como para el reino de Castilla, las exploraciones realizadas durante el siglo XV, de las costas africanas, rodeando el cabo de Buena Esperanza hasta alcanzar las Indias Orientales, más el descubrimiento del nuevo continente, les abrió todo un abanico de posibilidades de instituirse como dos grandes imperios coloniales, para ello, fue necesario que los viajes de descubrimiento y exploración dieran paso a rutas regularizadas y seguras de comunicación y comercio a una escala mundial. De ahí que el arte de navegar en el siglo XVI fue la respuesta posible a tal necesidad.

La navegación hasta finales del siglo XV era costera y, para poder atender a las nuevas necesidades de navegación, fue necesario su transformación profunda dando origen a la *navegación de altura* o *navegación astronómica*, la cual tuvo sus comienzos en el Atlántico. Esta nueva tipología de navegación fue iniciada por los portugueses y se basaba en la observación del sol y de la estrella polar.

Después de los descubrimientos se incrementó el afán de los científicos y los técnicos por perfeccionar las técnicas de la navegación, ya que el comercio marítimo era la base sólida para el engrandecimiento de las coronas europeas. De esa forma el “*arte de navegar*”¹⁸ se desarrolló para dar soluciones a los problemas técnicos planteados por la nueva navegación de altura y para ello, los pilotos debieron sus conocimientos sobre el manejo de los instrumentos de navegación como: el astrolabio, el cuadrante y ballestilla, la brújula, tener conocimiento sobre las fases lunares y las mareas y disponer de las cartas de navegación correctamente dibujadas. Por lo antes expuesto se deduce que el *arte de navegar* o *náutica* fue una de las más tempranas disciplinas aplicadas, convirtiéndose en una conexión viable entre la ciencia y la técnica de la antigüedad clásica y el medioevo.

Los avances técnicos de la navegación

Para lograr una navegación segura fue preciso la formación de buenos pilotos dirigido por buenos instructores que enseñaran el *arte de navegar* y las correspondientes instituciones que velaran por su formación. En el caso de España, la institución encargada

¹⁸ Ver Apéndice I: Documentos Históricos. El Arte de Navegar, página: 1099-1100.



fue la *Casa de la Contratación*, ya referida en el Capítulo I, página 80 de esta tesis. Según las ordenanzas de la misma, se estableció una cátedra de cosmografía y arte de navegar, dirigida por *Jerónimo Chávez*¹⁹. Esta institución dio paso a la creación del *Colegio de San Telmo*, ya documentado en el Capítulo I, página 99 de esta tesis.

Entre los avances técnicos que propiciaron esta capacidad para navegar sin vista a tierra se encuentran: el uso de la *brújula*; el de *las cartas de marear* y la *observación astronómica* para determinar la posición. Otro gran aporte fue la de los *tratados de navegación*, teniendo especial interés el escrito por el cosmógrafo *Martin Cortes*,²⁰ el *Regimiento de navegación* de *Pedro de Medina*, siendo estos los mejores tratados de náutica publicados en Sevilla en el año de 1552. Y, no se debe dejar de apreciar la obra del cosmógrafo y matemático: *Rodrigo Zamorano*,²¹ conocida como: *Compendio del arte de navegar*, publicada en Sevilla en 1581.

Los textos náuticos fueron un aporte muy importante para la formación de pilotos y en sus prólogos se describe la inseparabilidad de la cosmografía y la astronomía y las áreas de estudio de la citada disciplina, como se deduce de lo descrito por el cosmógrafo *Rodrigo Zamorano* en su obra *Compendio de la Arte de Navegar*²²:

Toda la arte con que se navega por derrotas y alturas se divide en dos partes principales, Teórica y Práctica. La Teórica da el conocimiento de la compostura de la Esfera del mundo, en general; y en particular enseña el número, figura y movimiento de los cielos... La práctica enseña la fábrica, composición y uso de los instrumentos que en la navegación sirven, qual es el Astrolabio, ballestilla, Aguja y Relox, con el Regimiento del Sol, y de la Estrella, las reglas de la Luna, y de las Mareas, y la declaración de la Carta: con otras cosas a esto pertenecientes

¹⁹ *Jerónimo de Chávez*: fue el primer cosmógrafo y catedrático de la Casa de la Contratación de Sevilla a partir del año 1552. Igualmente fue “piloto mayor” de la misma. Su primera obra titulada *Chronographia o repertorio de tiempos* fue publicada en el año 1548. Otras obras suyas fueron: *Tratado de la esfera* y *Mapas geográficos de España y América*.

²⁰ CORTES, Martin. (1945). *Breve compendio de la esfera y de la arte de navegar*. Editorial: facsímil de la primera edición realizada en Sevilla en 1551, folio IV. Madrid.

²¹ ZAMORANO, Rodrigo. (1588). *Compendio del arte de navegar*. Sevilla, Editorial: Joan de León, 1588 (1.ª ed., Sevilla, Alonso de la Barrera, 1581). Sevilla. Consultada la página web oficial de la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, en fecha 01 de mayo 2013: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/compendio-del-arte-de-navegar>

Consultada: 01 de mayo 2013, la página web oficial de la Biblioteca de la Universidad de Salamanca: <http://dicter.eusal.es/?obra=CamoranoRodrigo>
http://documentomovil.usal.es/visor.php?f=nautica_bg_CamoranoRodrigo&v=dicter&p=7

²² *Ibidem*.



Documento: 2

COMPENDIO DEL ARTE DE NAVEGAR, 1588

El original se conserva en la Biblioteca de la Universidad de Salamanca, el autor fue Rodrigo Zamorano y publicado en Sevilla por la casa de Loan de León, en el año de 1588.

Fuente: Consultada la página web oficial de la Universidad de Salamanca, en fecha 18 de febrero de 2013:
<http://dicter.usal.es/?obra=CamoranoRodrigo>



2. Las puertas del Atlántico

Con las exploraciones europeas, realizadas a partir del siglo XIII, la visión y los intereses expansivos de las diferentes monarquías europeas se exaltaron en pugna por la primacía por ocupar los territorios atlánticos insulares y las costas de África, especialmente por las Coronas de Portugal y la de Castilla. En consecuencia, el *Archipiélago Canario* dejó de ser el *Finis Terrae* del mundo grecorromano y altomedieval para convertirse en el “*punto atlántico entre continentes*”. Todo esto trajo como consecuencia que, el emplazamiento se convirtiera en un polo de atracción privilegiado para el acecho y la captura de los mejores botines de “*la Carrera de Indias*”, cuyos convoyes tenían paso obligado por las aguas de las Islas Canarias, amén de las propias riquezas del archipiélago, las cuales fueron un gran atractivo para la piratería.

Es diligente connotar las secuelas que se originaron por la incorporación de las *Islas Canarias* a la *Corona de Castilla*, porque durante los siglos XIV y XV, las mencionadas islas se convirtieron en “*tierras de frontera*” y en el campo de batalla entre Portugal y Castilla. La situación se vio agravada, en la última década del siglo XV por el “*descubrimiento*” del *Nuevo Mundo*, ya que los “*derroteros*” para la navegación de ultramar hacia “*Las Indias Occidentales*”, situaron el citado Archipiélago como la escala de paso obligado, tanto de ida como de retorno de “*la Carrera de Indias*”, igualmente como el lugar de aguada y avituallamiento de los galeones, de ahí que, sus puertos se convirtieron en los “*puertos de provisión*” de la ruta comercial interoceánica indiana antes mencionada.

La posición estratégica del *Archipiélago Canario*, en las rutas comerciales indianas, cobró tal dimensión que lo convirtió en las “*puertas del Atlántico*”, al mismo tiempo fue objeto de pugna entre los reinos de Castilla y Portugal por la primacía por la ocupación tanto de territorios atlánticos insulares como de las costas africanas. Esta situación fue en aumento y cobró grandes dimensiones a raíz de los descubrimientos de Cristóbal Colón en el año 1492 y posteriormente con la formalización de la ruta Indiana o “*la Carrera de*



Indias”; tal como lo describe el militar y cronista español Gonzalo Fernández de Oviedo Valdés²³ en su obra *Historia General y Natural de las Indias*.

“toman allí los navíos refresco de agua e leña, e pan fresco, e gallinas, e carneros, e cabritos, e vacas en pie: e carne salada e quesos e pescados salados de tollos e galludos e pargos, e de otros bastimentos que conviene añadir (...)”

Gonzalo Fernández de Oviedo Valdés
Página: 36

Como se dijo inicialmente, el Archipiélago Canario se convirtió en un centro de actividades entre ellas las depredadoras o piratería realizadas por las distintas expediciones de los países europeos en pugna con el Imperio español, cuyo objetivo básico era el de romper el monopolio comercial entre la Corona española y el Nuevo Mundo, las cuales ya tenían antecedentes históricos que se remontaban a partir del siglo XIII, recrudecidas en el siglo XIV, causando verdaderos estragos. Entre las múltiples incursiones piratas estaban:

1. La piratería berberisca: o también conocida como “*moros en la costa*”
2. Los piratas y corsarios franceses: o denominada “*la Flor de Liz*”
3. La piratería inglesa: o llamada “*en nombre de su graciosa majestad*”
4. Los asaltos al Mare Clausum: por portugueses y holandeses.
5. Piratas y corsarios canarios.

²³ FERNÁNDEZ DE OVIEDO VALDÉS, Gonzalo. (1535). *Historia General y Natural de las Indias Islas y Tierra-Firme del Mar Océano*, Tomo I, Libro I, Cap. IX, Publicada por la Imprenta de Juan Cromberger. Madrid, pág. 36.



3. Antecedentes, legislación y condiciones de “la Carrera de Indias”

Para poder tener una comprensión total de como funcionó “la Carrera de Indias” y sus diversas formas de entramado de comunicaciones en el Nuevo Mundo, debemos rastrear en los antecedentes y condiciones históricas, así como, en el cuerpo de leyes que regían en España²⁴ para ese momento del descubrimiento y conquista; igualmente, sus modos de implantación, viabilidad y en consecuencia su desarrollo, tanto en España como es Hispanoamérica.

Entrando en los principios generadores de toda la red de comunicaciones, rutas y caminos de España y que luego fueron trasladados a las nuevas tierras descubiertas, nos encontramos que fue una suma de eventos viales que desde la prehistoria y, especialmente durante el dominio romano dejó su huella muy firme en la geografía de *Hispania*. Recordemos que, para el imperio romano, su gran red de calzadas obedeció a un concepto orgánico que le permitió el control político-territorial, más la unión y la articulación de sus diversas provincias por alejadas que estuvieran, ya que estas eran la estructura física de poder y presencia imperial.

Hispania, tomo su lección y trató de mantener esta red orgánica, bajo un gran coste de creación de reglas y normativas, que no todo el tiempo fueron provechosas. Ya que en la Edad Media confrontó el empobrecimiento de sus calzadas, siendo esta una de las causas del debilitamiento del control nacional de las mismas. Esta situación conllevó a un tímido intento de retomar el control a través de un cuerpo de leyes conocido como el “Fuero Viejo de Castilla”.²⁵

A continuación, transcribimos la ley, contenida en el Fuero Viejo, que consagra el espíritu de servicio, aprovechamiento y bien común que debían tener las diversas calzadas y medios físicos de comunicación en la España Medieval:

²⁴ La primera visión es para la compilación de *Las Leyes de Indias*.

Consultada la página web oficial la Biblioteca de la Universidad de Sevilla, en fecha: 19 de abril del 2013:
<http://fama2.us.es/fde/ocr/2006/leyesDeIndiasT1.pdf>

Consultada la página web oficial del Archivo Digital de la legislación en el Perú, en fecha: 18 de abril del 2013.:
<http://www.congreso.gob.pe/ntley/LeyIndiaP.htm>

²⁵ ASSO, Jordan de y DEL RÍO, Ignacio - de Manuel y Rodríguez, Miguel. *El Fuero Viejo de Castilla*. Por Don Joaquín Ibarra, Impresor de Cámara de S.M., 1771.



XVI. Esta es Façana de Fuero de Castiella, que judgò Don Lope Dias de Faro, que carrera que sale de viella, e và para fuente de agua, deve ser tan ancha que puedan pasar dos mugeres con suas orças de encontrada; e carrera que và para otras eredades, deve ser tan ancha que, si se encontraren duas bestias cargadas, sin embargo, que pasen; e carrera de ganado deve ser tan ancha que si se encontraren duos canes que pasen, sin embargo.

Fuero Viejo de Castilla
Libro V, título III, Ley XVI, pág. 117

Obviamente el tema de la legislación sobre el desarrollo y consecución de las redes de caminos y de comunicación, en el Reino español, así como su administración estuvieron siempre en búsqueda de mejores soluciones. Tan es cierto que, en el siglo XIII, durante el reinado de *Alfonso X El Sabio* se puede asegurar que tuvieron muy buenos logros, en cuanto al control y manejo por parte de la Monarquía como en su carácter nacional; con la sistematización del código de *Las Siete Partidas*.²⁶

LEY I

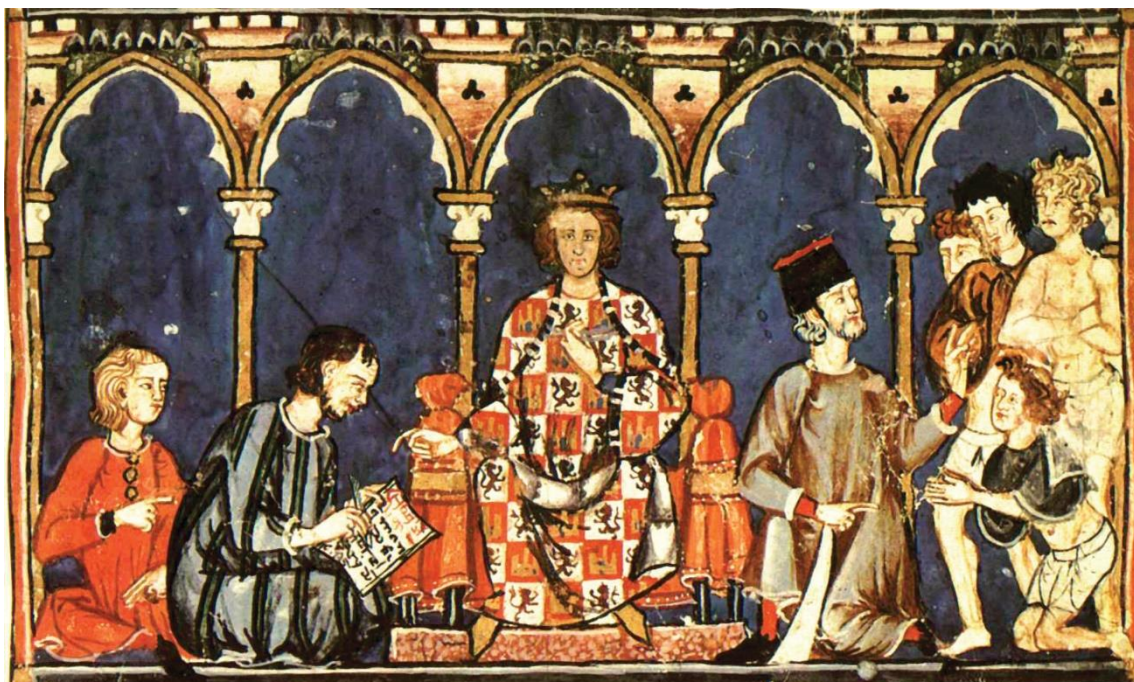
Cómo el rey debe amar á su tierra.

"...Otrosi debe mandar labrar los puentes et las calzadas, et allanar los pasos malos porque los homes puedan andar et levar sus bestias et sus cosas desembargadamente de un logar á otro, de manera que las non pierdan en pasage de los rios, nin en los otros lugares peligrosos por do fueren. Et debe otrosi mandar facer hespitaes en las villas do se acojan los homes porque non hayan de yacer por las calles por mengua de posadas: et debe facer alberguerias en los logares yermos do entendiere que serán meester porque hayan las gentes á que allegar seguramente con sus cosas asi que non gelas puedan los malfechores furtar nin toller: ca de todo esto sobredicho viene muy grande pro á todos comunamente, porque son obras de piedat, et pueblase por hi mejor la tierra, et aun los homes han mejor sabor de vevir et de morar en ella."

Las Siete Partidas
Partida II, título 11, Ley I, págs. 91 - 92

Se acota que, las *Siete Partidas* fueron consideradas como texto de carácter legislativo y no como obra doctrinal, pese a que su contenido más filosófico que legal y confirmado por lo expresado en su prólogo. El propósito del Rey Alfonso X, “*El Sabio*”, en relación a las *Siete Partidas*, evidentemente fue el de redactar un texto aplicable a todo el imperio, es decir, un derecho de validez universal, o un común denominador jurídico del imperio.

²⁶ La redacción de *las Siete Partidas* se hizo entre el 26 de junio de 1256 y el 28 de agosto de 1265 bajo la dirección personal de Alfonso X, quien seleccionó una comisión muy especial y para ello escogió los mejores juristas castellanos de la época.



Grabado: 4

MINIATURAS DE LAS SIETE PARTIDAS DEL REY ALFONSO X “EL SABIO”

Autor: Rey Alfonso X El Sabio -años 1221 - 1284.

Fuente: Consultada la página web oficial de la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, en fecha 18 de febrero de 2013: http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/las-siete-partidas-del-rey-don-alfonso-el-sabio-cotejadas-con-varios-codices-antiguos-por-la-real-academia-de-la-historia-tomo-3-partida-quarta-quinta-sexta-y-septima--0/html/01fb8a30-82b2-11df-acc7-002185ce6064_6.htm



La estimación y valoración de las *Siete Partidas*, dictadas por el rey Alfonso X, ha llevado a la conclusión que el objetivo buscado era unificar jurídicamente a el reino, por medio de una norma general aplicable a todo el territorio; evitando así, el modelo realizado por su padre Fernando III, quien siguió la vía local a través de la concesión de un mismo fuero a varias localidades.

Evocando el momento de los descubrimientos, observamos el énfasis de la política expansionista de la economía por parte de los Reyes Católicos y que fue trasladada más allá de las fronteras nacionales, utilizando como medio los caminos en todas sus formas viales, los cuales pasaron a formar parte de las regalías de la Corona por la importancia que cobraron ya que se convirtieron prácticamente en el modo de catalizar toda la organización económica del *Estado* que en un principio se basaba en la *trashumancia*²⁷ y luego en la *minería*, agregándose a estos beneficios el de los *portazgos*²⁸ y otros peajes.

De nuevo, la profusión de tantas ordenanzas, obligaron a los Reyes Católicos ha comisionar al jurista Alfonso Díaz de Montalvo para redactar las denominadas *Ordenanzas Reales de Castilla*,²⁹ siendo este el panorama jurídico que legisló durante la era de los descubrimientos. Las nuevas demandas legislativas no se hicieron esperar para dar soluciones a las situaciones de las posesiones ultramarinas y las nuevas fronteras y se hizo necesario, en el año 1505 una nueva unificación del espíritu del Derecho Castellano, este evento se efectuó durante el reinado de *Felipe II*.

El tiempo y sus acontecimientos siempre sigue sus procesos y son los que marcan la Historia, igual lo siguieron los pronunciamientos jurídicos y en el siglo XVIII, entre los cuales se encuentran la *Novísima Recopilación* del año 1805.³⁰ Con esta nueva

²⁷ Ver glosario: pág. 1093.

²⁸ COLMEIRO, Manuel y CALLEJA, Ángel. (1863). *Historia de la economía política en España*. Tomo I. Editorial: Imprenta de d. Cipriano López. Madrid, págs. 277-290 y 328-389.

²⁹ *Las ordenanzas Reales de Castilla* fueron publicadas en Huete en el año 1484.

MARÍA E IZQUIERDO, María José. (2004). *Las fuentes del ordenamiento de Montalvo*, Volumen 1, Librería-Editorial Dykinson S.L., Madrid, págs. 13 - 15 y págs. 20-28.

Visitada la página web oficial de la Biblioteca Digital de Castilla y León, en fecha: 19 y 20 de mayo del 2013: <http://bibliotecadigital.jcyl.es/i18n/consulta/registro.cmd?id=126>

³⁰ Se ha analizado la legislación de la *Novísima Recopilación*, para obtener una clara idea sobre cuál fue la política real en torno a los Caminos y Rutas de "la Carrera de indias", su proceso evolutivo y la importancia que tuvieron para la Corona española, Ver *Los Códigos españoles concordados y anotados*, Madrid, 1847.



actualización se pudo tener claro el panorama jurídico y la política real que controló todo sobre las diversas rutas de "*la Carrera de Indias*" y su evolución en el contexto geográfico de las Américas y que fue asignado por el plan general de la Corona española.

Uno de los puntos a esclarecer son los diversos mecanismos utilizados para activar y consolidar tan grande red de Caminos, tanto marítimos, como los fluviales, lacustres y terrestres cuyo objetivo evidente fue siempre la de "*integrar*" y "*comunicar*" los territorios, siguiendo un proyecto de la Corona española. Así lo demuestra el esfuerzo por parte de la Corona, en su abundante compilación de leyes³¹ que, desde la baja Edad Media, consagró el *derecho real* para consolidar *el bien común del Estado*.

Todas las situaciones adversas vividas en la península se tomaron muy en cuenta para tratar de evitar su repetición en las nuevas tierras, de ahí que todo el proyecto de conquista y colonización se concibiera como un "*proyecto real*". Esta concepción permitió que la Corona española retomara el principio de ser y ejercer su único soberano en la organización de esa nueva sociedad y su geografía, siendo este el espíritu de la Ley recogido en las *Partidas*.

Pero ya adentrándonos en el proceso americano buscamos respuestas a: ¿cómo se constituyó y organizó este derecho? la respuesta es inmediata: Si bien es cierto que se creó un orden jurídico especial conocido como "*Las leyes de Indias*"³² y el "*novohispano*" también es cierto que estos estuvieron subrogados al *sistema jurídico castellano*. Ya que este último era el derecho común, mientras que el indiano y el novohispano eran considerados como un derecho de aplicación especial con categoría de municipal, pero en caso de disparidad prevalecía este último por la especialidad de su aplicación.

³¹ La compilación de este cuerpo de leyes medievales castellanas se inició en el año 1248. Destacamos El Fuero Real de Alfonso X el Sabio en el año 1255. Luego la recopilación legislativa está contenida en el *Fuero Viejo de Castilla* o *Fuero de los Fijosdalgo* y es la legislación desde Sancho García, en el siglo XI hasta el Rey Don Pedro I, en el año 1356. También entró en vigor el Ordenamiento de las leyes de Alcalá de Henares, en el año 1348 durante el reinado de Alfonso XI. Este es el panorama jurídico que regía hasta la llegada de los Reyes Católicos.

³² *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias*, dictadas por el rey Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el bosque de Segovia. AGI, Indiferente General, 427, libro 29, folio 67R-93V.

MENÉNDEZ PIDAL, Ramón y MANZANO MANZANO, Juan. (1973). *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, edición facsímil por Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, Gráficas Reunidas.



Todo este estado de legalidad y jurisprudencia estuvo enfocado en beneficio de quienes participaron por disposición real, como los organismos de poder y autoridad que representaron a la Corona española, comprometidos en la realización y consolidación de tan magna empresa, primeramente, fundamentado en las *Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias* de fecha 13 de julio de 1573, de Felipe II:

Título Quinto. De las Poblaciones

Ley II, Artículo 37

*“...y tengan buenas entradas y salidas por mar y por tierra de buenos caminos y nauegacion para que se pueda entrar façilmente y salir comerçiar y gouernar socorrer y defender”.*³³

Artículo 71

"Puedan dar exidos abrenaderos caminos y sendas a los pueblos que nuenamente se poblaren [Interlineado: "no estando por nos nombrados"] juntamente con los cabildos dellos"

3.1. Los impuestos del transporte marítimo

En sus comienzos, las mercancías transportadas en los viajes a las Indias quedaron exentas del pago de impuestos, por una provisión otorgada por los Reyes Católicos, en año 1497;³⁴ se mantuvo hasta finales del reinado de Carlos I de España,³⁵ pero las necesidades de la *Real Hacienda*, más las grandes cantidades de lo transportado, condujeron a la imposición y cobro de varias modalidades de impuestos como los siguientes:

- a) La Avería.
- b) El almojarifazgo.
- c) La alcabala.
- d) Los gravámenes en Canarias.

³³ MORALES PADRÓN, Francisco. (1979). *Teoría y leyes de la conquista*. Ediciones Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid, págs. 489 - 518.

Recopilación de Leyes de los reynos de las Indias mandadas imprimir y publicar por ... Carlos II...: Va dividida en cuatro tomos, con el índice general, y al principio de cada tomo el índice especial de los títulos que contiene, Volúmenes 1-2 (Google eBook). Editado por Ignacio Boix. Madrid, 1841, pág. 457.

³⁴ ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael. (1797). *Memorias históricas sobre legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales. Carta de los Reyes Católicos dada en Burgos el 6 de mayo de 1497*. Editorial: Imprenta de Sancha. Madrid, pág. 207

³⁵ SANZ AYÁN, Carmen. (1993). *Sevilla y el comercio de Indias*. Editorial: Ediciones AKA, S.A. Madrid, pág. 47



A causa de todos impuestos y derechos sobre el comercio interoceánico indiano, se acrecentó la evasión de impuestos a través del contrabando, pero los procesos judiciales y las penas por tales felonías también se endurecieron. Estos castigos iban desde la incautación de las mercaderías, desterrados de por vida y en el peor de los casos, cumplir con trabajos forzados en las galeras y la pérdida del permiso para hacer negocios en el Nuevo Mundo.

La avería

Para tener una idea clara sobre este concepto de la avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano, se ha consultado la literatura jurídica sobre el *Derecho mercantil* del siglo XVI y en la *literatura jurídica indiana*; observando que los conceptos morales estaban muy coaccionados al mercantilismo marítimo. La razón de esto fue porque sus autores no siempre eran juristas, debido a la relación tan estrecha entre el Derecho, la Religión y la Moral, los cuales funcionaban como instrumentos ordenadores de esa sociedad³⁶.

Entre los tantos conceptos, sobre la avería, existe el del dominico Fray Tomás de Mercado,³⁷ quien sostuvo que el *derecho de avería* eran las “*costas*” para sostener la *Armada de Defensa* de las naves comerciales indianas, la cual, era extraída del pago que, los comerciantes realizaban, en virtud de la carga que embarcaban en las citadas naves.

Luego, en el siglo XVI, la avería o el *derecho de avería*, en el *comercio de Indias*, se convirtió en un impuesto o *ad valorem* sobre el comercio colonial español. La implantación y su aplicación se imponía sobre las mercancías y los mercaderes. Igualmente, a todas las personas que viajaran a las Indias. El destino principal de esta recaudación era para el financiamiento de las armas que se utilizaban en la defensa de las flotas comerciales, en este caso “*la Carrera de Indias*”.

³⁶ VAS MINGO, M. M del. (1996). *Sobre las leyes del mar en el Derecho indiano*. Homenaje al Profesor Alfonso García-Gallo. Tomo III. Editado por: Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, Madrid, pág. 285-310.

³⁷ MERCADO, T. de. (1569) *Tratos y Contratos de Mercaderes y tratantes discididos y determinados, por el Padre Presentado Fray Tomás de Mercado, de la Orden de los Predicadores*. Con licencia y privilegio real. Por Mathias Gast., Salamanca.



En el siglo XVII, surgió otro enfoque sobre el concepto de avería. Por ejemplo, *Juan de Hevia Bolaños*³⁸ en su obra *Laberinto de Comercio Terrestre y Naval*, la consideró como una “contribución” al Estado español, haciéndola coincidir con los *derechos reales*.

El almojarifazgo

Fue institucionalizado, al igual que la *alcabala*, por el Rey Alfonso X, en el Reino de Castilla. Este impuesto era un *ad valorem* de las mercancías tanto a su salida como a la entrada. Por analogía, es el *impuesto de aduana* en la actualidad. Esta modalidad de impuesto la instituyó el Rey Carlos I de España, mediante Decreto Real, en el año 1528. Pero, en el caso del comercio Indiano, el Rey instituyó un almojarifazgo especial, denominado “*almojarifazgo mayor de Indias*”, en el año 1543 y estaba calculado en un 5 % del valor total de todo lo que venía de América.³⁹ Con el transcurrir del tiempo sufrió variaciones, pero en el año 1783 se suprimió para dar paso a la *recaudación de aranceles*.

Estaba exentos de este gravamen: las pertenencias personales, el azogue, las armas y las municiones. Las exportaciones podían ser gravadas hasta un 7,5 %, mientras que las importaciones estaban en un 5%.

La alcabala

Sus orígenes se encuentran en los impuestos del bajo medieval y era propio del Reino de Castilla. Este impuesto era un gravamen del 10 %, que se fijaba sobre el precio de las cosas vendidas, en el caso de la permuta se hacía sobre los productos intercambiados.⁴⁰

³⁸ HEBIA BOLAÑOS, Juan de. (1619). *Laberinto de comercio terrestre y naval, donde breve y compendiosamente se trata de la mercancía y contratación de tierra y mar, útil y provechoso para mercaderes, negociadores, navegantes y sus consulados, ministros de los juicios, profesores de derecho, u otras personas*. Impresores: Luis Sánchez y Gerónimo de Courbes, Madrid.

³⁹ Ibídem: pág. 47

⁴⁰ Ibídem: pág. 47



4. El pasillo naval en el Atlántico

El funcionamiento de las flotas comerciales, entre la Corona española y sus colonias en el Nuevo Mundo, respondió a un diseño muy sencillo, viable y donde la seguridad de su navegación, más la llegada a puerto seguro se cuidó, mediante la garantía de un pasillo marítimo, establecido según un patrón de rutas que garantizaron la ida y la vuelta. Estas rutas ya descubiertas por Cristóbal Colón en su primer y segundo viaje, fueron las que determinaron la viabilidad de ese Pasillo naval en el Océano Atlántico.

La organización de las flotas mercantes y la singladura de las mismas se radicalizó en *Sevilla*, dirigido por la *Casa de la Contratación* y auxiliada por el *Consejo de Indias*, tal como fue descrito en el Capítulo I, páginas 78-80 de esta tesis. En los meses de abril y agosto eran los tiempos acordados para zarpar al Nuevo Mundo y desde el soleado puerto interior de Sevilla partían los galeones cargados de mercaderías, navegando por las corrientes del *Río Guadalquivir* a su desembocadura en *Sanlúcar*; y desde allí a mar abierto rumbo a *Nueva España*, navegando con rumbo suroeste hasta las *Canarias*, por el *Golfo de la Yeguas*⁴¹, en un tiempo prudencial entre siete y diez días, pasados los cuales, se arribaba a la *Gomera* y se procedía a las reparaciones concernientes al acopio de leña, agua y alimentos, para continuar.

Una vez, cubierta las necesidades logísticas, se iniciaba la nueva derrota con los vientos alisios dominantes y al cabo de un mes se anunciaba el arribo a la *Dominica* o a *Guadalupe*, entre los 15° y 16° de latitud norte y a la entrada del Mar Caribe, donde la flota de “*la Carrera de Indias*” se dividía, en el caso de venir juntas y tomaban direcciones a sus respectivos destinos.

El retorno era menos flexible, ya que se debía evitar la descarga de mercancías y metales en puertos de arribo que perjudicaran la *Real Hacienda*. El caso era que, una vez completada la *Carrera* y dispuesta su salida de las *Indias*, la partida se disponía del puerto de *La Habana*, donde debían reunirse todas las flotas comerciales venidas de sus respectivos destinos; después de haber invernado la *Armada de protección*, la cual, haría

⁴¹ TOUS MELIÁ, Juan. (5 de mayo 2014). *Las Islas Canarias a través de la Cartografía. Una selección de los mapas más emblemáticos levantados entre 1507 y 1898*. Editado por: Gaviño de Franchy Editores. Islas Canarias, pág. 52.



de escolta y guarda. La orden de la citada partida se realizaba, pero antes se debía haber cargado provisiones sufrientes para el transcurso de ochenta días en alta mar.

El *convoy de ultramar* iniciaba el rumbo dirección a la costa norteamericana de la Florida, para luego cruzar el *Canal de las Bahamas*, el cual debía cruzar antes del mes de agosto para así evitar los huracanes. Una vez superado la travesía del *Canal de las Bahamas* se iniciaba el ascenso por el Atlántico hasta llegar a los *40° de latitud norte* y desde allí, la flota enrumbaba a las *Islas Azores*, donde hacia su arribo tras un mes de navegación.

Entre 20 a 30 días se realizaba el trayecto de navegación desde la *Islas Azores* hasta *España*, bajo la constante zozobra de un ataque corsario. Pero una vez alcanzado el *Cabo de San Vicente*,⁴² rápidamente se costeaba hasta Sanlúcar, para sortear la última dificultad, siendo esta, la de remontar la *barra del Guadalquivir*⁴³ y finalmente atracar en el puerto de Sevilla.

⁴² ALCALÁ-ZAMORA, José N.; DE LLANO, Queipo y MARTINEZ SHAW, Carlos. (2008). *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español. Las Flotas de Indias y la Protección del Tráfico Atlántico bajo los Austrias*. Editado por: Real Academia de la Historia y Marquesa viuda de Arreluce de Ybarra. Madrid, págs.65-84.

⁴³ *Ibidem*. págs. 65-84.



5. Los astilleros y la tradición de la industria naval española

El gran comercio transoceánico y “*la Carrera de Indias*” constituyeron las premisas fundamentales y la esperanza constante para el desarrollo de la empresa naval española. Los astilleros, en especial, los andaluces y vascos, vieron su enhorabuena en una sana competencia, tanto en calidad como en cantidad, en el diseño y construcción de naves adecuadas, consiguiendo grandes logros en el almacenaje y la distancia entre sus puentes, cuidando de mantener y mejorar los espacios para el alojamiento de la infantería y la adecuación de la artillería.

Para mitad del siglo XVI, se veía venir la necesidad de hacer cambios en los diseños de los galeones y el sistema naval mismo que facilitara con mayor seguridad la navegación y el comercio entre la Corona Española y sus colonias en el Nuevo Mundo. Los proyectos no se hicieron esperar, entre los que destacaron citaremos el del ingeniero naval y *Capitán General de la Armada Real de Granada*, *Álvaro Bazán “el Viejo”*⁴⁴

La naviera española se encontró con una dualidad tecnológica naval, entre las embarcaciones de “*la Carrera de Indias*” y las de los mares europeos. En el año 1622, el *Duque de Medina Sidonia*, en sus explicaciones enviadas a S. M. develó cualquier duda al respecto, al escribir:

“...*muy pocas o ninguna ha servido en las costas de España la Armada que se apresta para las Indias, ni conviene que se agregue del Mar Océano la que ha de ir a ellas porque los galeones han de ser diferentemente reparados, aparejados y pertrechados con todo lo necesario de respecto para viaje tan largo, ni se hallan galeones parejos agregándolos a el Armada del Océano como conviene para este efecto...*”

“...*algunas veces por haber falta de naos en este río para galeones de plata, se han traído del Armada del Océano y muchos no han sido a propósito...*”

Duque de Medina Sidonia a S.M.⁴⁵

Como se observa, es comprensible de: porqué la construcción naval como oficio de primera mano, se convirtió en un arte y en un medio de trabajo muy demandado y cobró

⁴⁴ MIRA CABALLOS, Esteban. (01 de marzo del 2010). “*Los Proyectos de Álvaro de Bazán*”. Sevilla. Visitada la página oficial de Historia Naval (S. XVI), en fecha: 20 de octubre del 2016:

<http://historianaval.blogia.com/archivos/>

<http://historianaval.blogia.com/2010/030102-los-proyectos-de-alvaro-de-bazan.php>

FERNÁNDEZ, Cesáreo. (1972). *Historia de la Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Editado: Museo Naval. Madrid, págs. 203-204.

⁴⁵ AGI INDIFERENTE 1869. Carta del Duque de Medina Sidonia a S.M., Sanlúcar, 24 de abril de 1622.



tanta importancia que, en el año 1630, la Corona española lo consideró un medio laboral muy necesario y prohibió la salida de los constructores de barcos del ámbito geográfico de sus astilleros españoles, en esa búsqueda de mantener a “*la Carrera de Indias*” bien dotadas de embarcaciones que permitieran mantener tan pródigo comercio con las posesiones en Ultramar.

Pero, no siempre se pudo mantener la dotación y mantenimiento de las tan solicitadas “*Naos Mercantes*”, porque el desgaste y los embates de la *Mar-océano* hicieron sus estragos y de los 37 barcos transferidos de la *Armada del Océano*, pronto rindieron sus capacidades, deteriorándose y hundiéndose lamentablemente; obligando al reino de España, en el año de 1649, pagar a la escuadra holandesa sus buenos oficios defensivos y la custodia de la flota indiana.

La industria naval fue muy amplia en la oferta de oficios y trabajos, porque no solo se construían embarcaciones, también había el trabajo de reparación, mantenimiento y alistamiento de las naves. Igualmente, se debía prestar mantenimiento y reconstrucción a las diversas partes de los barcos, como el casco, el cual, debía ser *carenado*⁴⁶ e impermeabilizarlo, ya con alquitrán, o con brea rubia o con resina de pino, tapando todas las posibles ranuras y juntas con caña y estopa, para finalmente emplomarlo y, de esa forma prepararlos para soportar el *teredo caribeño*⁴⁷.

Muy comúnmente se agregaba la restauración de la *jarcia*,⁴⁸ la *arboladura*,⁴⁹ el *velamen*⁵⁰ y otras partes de la superestructura. Pero, la carencia de árboles de gran altura en la geografía española, para intervenir la arboladura, hacía que los recursos se encarecieran, ya que, para sustituir los *mástiles*,⁵¹ la madera había que traerla del Báltico o de Francia, situación ésta que por analogía se repetía con el velamen, cuyo *pacaje*⁵²

⁴⁶ Ver glosario, pág. 1081.

⁴⁷ Ver glosario, pág. 1093.

⁴⁸ Ver glosario, pág. 1087.

⁴⁹ Ver glosario, pág. 1078.

⁵⁰ Ver glosario, pág. 1093.

⁵¹ Ver glosario, pág. 1088.

⁵² Ver glosario, pág. 1089.



debía ser traído de Rennes, donde lo fabricaban. Aunado a lo anterior, estaba la reposición de las anclas y los anclotes, por ejemplo: cada galeón tenía cinco anclas de: entre 20 y 28 quintales cada una y varios anclotes. Finalmente, se procedía al *arqueo*⁵³ o cálculo de la capacidad de carga del barco. Se ha agregado fotografía de un modelo de embarcación de la época, en el Cuadro: A-6, en el ANEXO UNO, página 8,

Durante el siglo XVIII, la importación de maderas nobles, las provincias españolas en ultramar, como Cuba, Puerto Rico, La Española y Honduras, cumplieron un papel muy importante con el envío de maderas a España para poder abastecer los *astilleros del Norte*, así lo confirma la historiografía de la industria naval española.

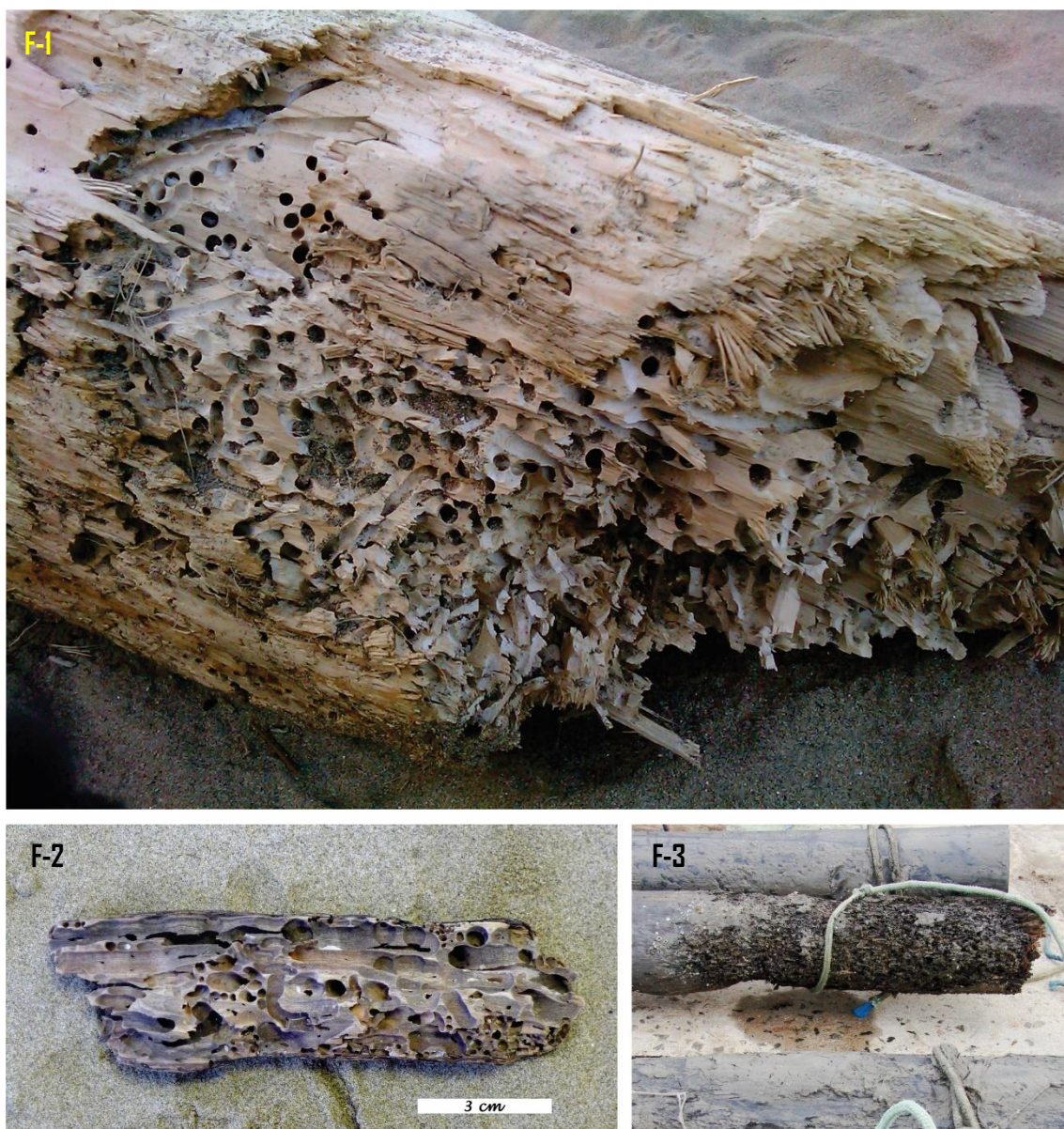
5.1. La industria de la construcción naval vasca vs la andaluza

El siglo XVI fue de iniciativas para activar el gran *comercio transoceánico* y “*la Carrera de Indias*” como el motor naval del comercio indiano, pero es el siglo XVII, cuando el poderío español en el mar se recrudeció, acogió un punto álgido como consecuencia de la dimensión universal de la política atlántica, que arropaban a las costas europeas, las colonias españolas en el continente americano y el asiático con Filipinas. Provocado por las riquezas atesoradas en las posesiones ultramarinas, las cuales se convirtieron en los estímulos fundamentales y las bases del financiamiento del gran esfuerzo imperial, en este caso del *Rey Felipe IV*.

Las influencias y las amenazas británicas y holandesas fueron una constante en “*la Carrera de Indias*”, la cual, fue sometida a grandes y profundas transformaciones, para poder cumplir su cometido. Y. he aquí, donde el trabajo constructivo naval vasco cobró protagonismo, ya que supieron interpretar las necesidades específicas del diseño del galeón del tráfico transatlántico. Este debía tener mayor fortaleza, por cuanto estaba expuesta a los temporales, el clima y *teredo navalis*.⁵⁴

⁵³ Ver glosario, pág. 1078.

⁵⁴ El *teredo navalis*: fue un verdadero problema para las embarcaciones, durante el siglo XVII y XVIII, este molusco alargado y con forma de gusano, tenía el poder de perforar los cascos de las naves, haciéndole túneles en la madera, creando destructivos coladores en la madera, debilitándolos de tal manera, que fueron muchos los barcos que se perdieron por esta causa. Las embarcaciones más afectadas fueron las construidas en los astilleros de La Habana a diferencia de los construidos en Ferrol o Cartagena.



Fotografía: 3 EL TEREDO NAVALIS

F-1: Moluscos Xilófagos Marinos:

Fuentes: Consultada la página web: <http://www.sedesa.com/bloc/moluscos-xilofagos-marinos/>

F-2: El terror de los navíos: Su nombre común es “*broma*”.

Fuentes: Consultada la página web: <http://tesorosorillamar.blogspot.com.es/2016/08/el-terror-de-los-navios.html>

F-3: Teredo, o cupim dos mares:

Fuentes: Consultada la página web: <http://www.popa.com.br/docs/cronicas/teredo.htm>



En *Cantabria* o en el *País Vasco*, La construcción naviera de los galeones de “*la Carrera de Indias*” estuvieron a la altura de los mejores, en nada desmerecieron a los de construcción británica u holandesa, de los primeros cincuenta años del siglo XVII. Los cambios sustantivos estuvieron en la diferenciación de los galeones que surcarían las aguas indianas de los que navegarían por las aguas europeas, ya que los primeros se alargaron las quillas y se redujeron los calados, en un diseño novedoso, que según la terminología de la época se definía como: “*se afragató el diseño*”.

Sin embargo, no podemos decir lo mismo de la *industria naval andaluza*,⁵⁵ la cual fue muy limitada a causa de lo escasa y la mala calidad de las maderas andaluzas, en consecuencia, se hizo obligatorio la importación de la misma desde Galicia o de los países nórdicos. Sumado a esta situación estaba la poca destreza de los carpinteros de ribera, lo que motivó, en el año de 1593, mediante Real Cédula⁵⁶ se prohibió que las naves construidas en Sevilla, Cádiz y Puerto de Santa María, formaran parte de “*la Carrera de Indias*” y su consecuente navegación a las colonias hispanoamericanas.

5.2. Los astilleros indianos

En la revisión de las fuentes documentales, tales como las referencias cualitativas de las *relaciones de viajeros* y los escritos de los *Cronistas de las Indias*, más las *Leyes de Indias*, los censos o relaciones topográficas realizadas, también las *Ordenanzas Reales* y los archivos de la Marina; se ha encontrado una amplia referencia sobre la existencia de una gran riqueza forestal en maderas nobles, tanto en las islas del Caribe, como en las inmediaciones de México y Centroamérica.

Igualmente, los colonizadores españoles, tuvieron información inmediata de esa riqueza forestal, especialmente de los inmensos bosques de caoba, el palo maría, el palo santo, maderas tintóreas, el palo Campeche y el palo Brasil etc., quienes desde un primer momento iniciaron el uso, un tanto indiscriminado, para la construcción de edificios, la extracción de los principios químicos tintóreos o para combustible, poniendo en evidente

⁵⁵ DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio. (01 de abril de 1984). *Andalucía y América en el siglo XVI. Conferencia Inaugural*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Editorial CSIC – CSIC. España, págs. 10-11.

⁵⁶ *Ibíd*em, pág. 10.



peligro estos grandes bosques. Tanto fue el uso inadecuado, que la misma Corona española debió dictar leyes para regular su uso y aprovechamiento de la misma.

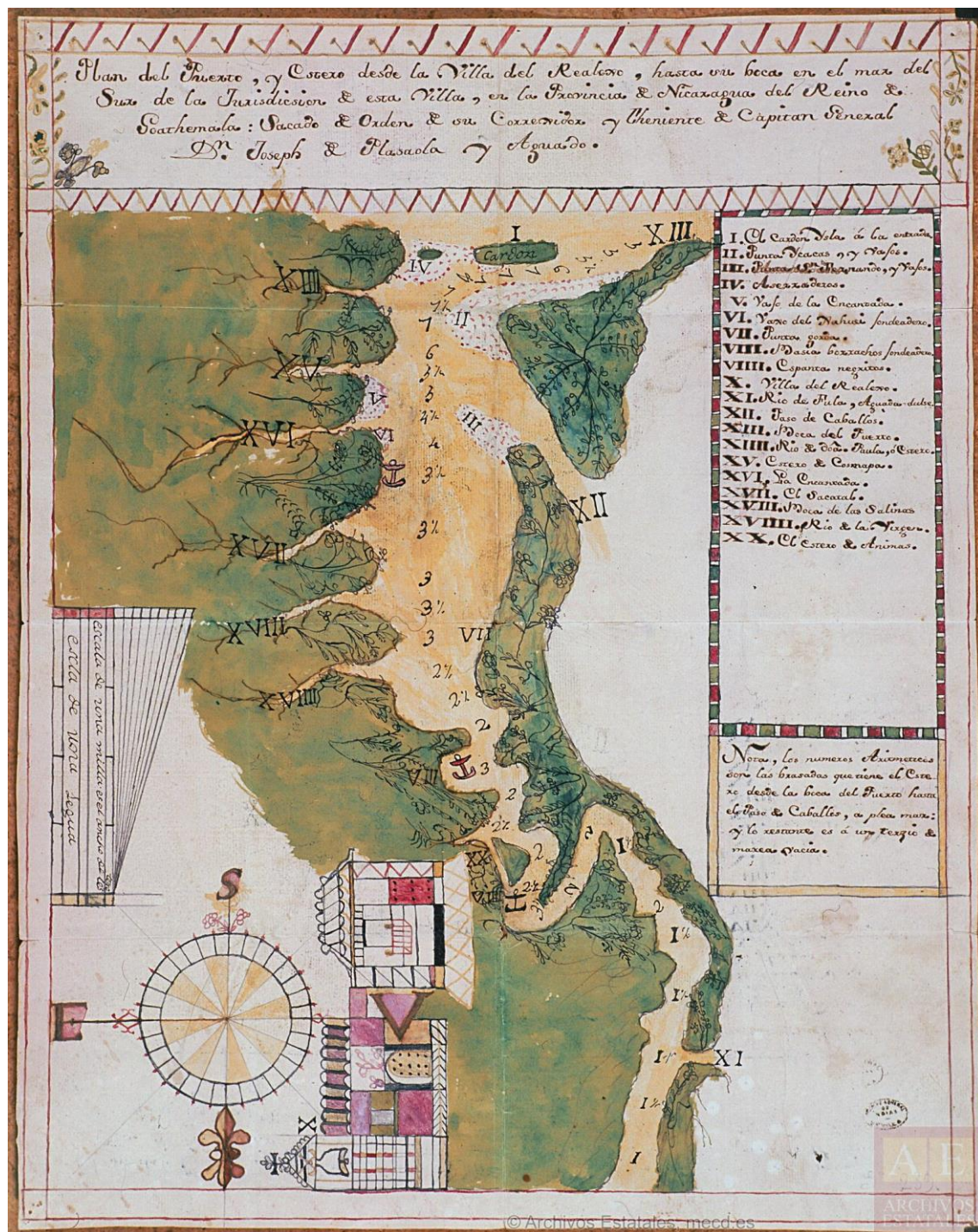
Durante el reinado de los Habsburgo, hubo mucha ambigüedad en la política de la construcción naval, sin embargo, las leyes promulgadas tenían el objetivo de la preservación de tal riqueza forestal. A través de estas se trató de regular el corte de la caoba, el roble y el cedro, ciñéndolo a las épocas que evitaran la putrefacción de las mismas e incluso, en La Habana, se preservaron los bosques ubicados a una distancia de diez leguas a barlovento y sotavento para el uso de la Marina. También la comercialización de la madera quedó bajo reglamentos comerciales y se dieron los permisos necesarios para el envío de las maderas más duras a las fábricas de cureñas y carros artilleros.

Es bien cierto que, desde los descubrimientos los trabajos de carenado y las reparaciones a las embarcaciones, en los pequeños *astilleros indianos*, fueron constantes, no así la construcción de nuevas naves, lo cual se mantuvo hasta los reinados de *Felipe V*, *Fernando VI* y *Carlos III*, cuando la industria naval indiano, realmente tuvo ese gran auge e importancia, con el objetivo de recuperar el dominio de los mares.

Con la disposición del Reino español a favor de la industria naval de los *astilleros indianos*, estos tuvieron un renacimiento y nuevas creaciones como: los astilleros de *La Habana*, los de *Guayaquil*, *El Realejo*,⁵⁷ de *Nicoya*, de *Panamá*, de *Tlacotalpan* y *Coatzacoalcos*,⁵⁸ el sotavento del *seno mexicano*, representado por las costas adyacentes a *Campeche* y las de *Veracruz*. La elección de este último se debió al protagonismo como puerto de engrane en el sistema comercial entre *Sevilla-México-Manila* y que mantuvo desde los inicios de la colonia.

⁵⁷ AGI AG, 44 (A), N. 8, FOL.2; CS: 11: 410

⁵⁸ BETHENCOURT MASSIEU, Antonio. (1958). *El real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)*. Anuario de Estudios Americanos (AEA), volumen XV. Editorial: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, págs. 371-396 y 398-428.



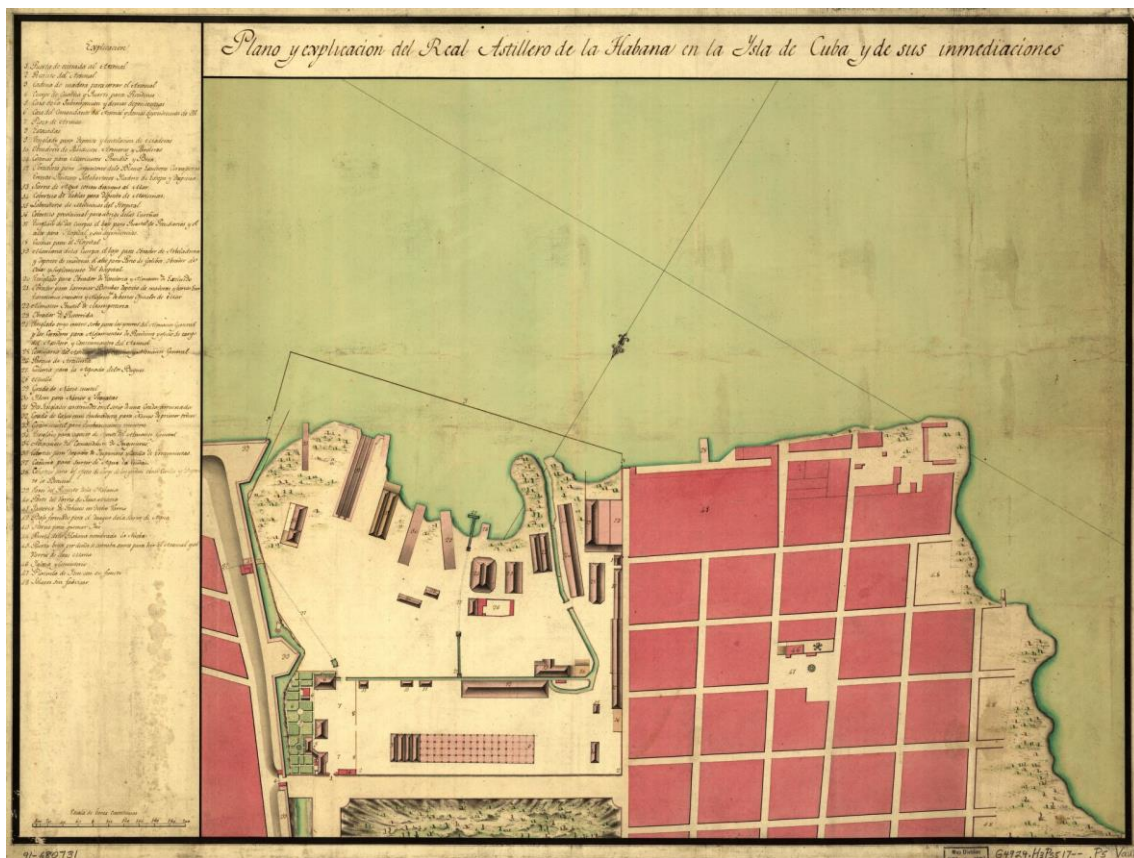
Plano: 2

VILLA DEL REALEJO SU PUERTO Y ESTERO

Plano del puerto y estero desde la Villa del Realejo hasta su boca en el Mar del Sur de la jurisdicción de esta Villa, en la Provincia de Nicaragua del Reino de Guatemala.

Fecha y lugar de su creación: Pueblo del Viejo, 10 de octubre del año 1779.

Fuentes: AGI /27 .13//MP-GUATEMALA, 239



Plano: 3

REAL ASTILLERO DE LA HABANA

Mapa y plano de explicación del Real Astillero de La Habana, en la Isla de Cuba y sus inmediaciones

Fuente: Library of Congress – Catálogo online. ID digital:

<https://www.loc.gov/resource/g4924h.ct000278/>

Repositorio: Biblioteca del Congreso de Geografía y mapa División Washington D.C. 20540-4650 EE. UU. DCU

El ascenso de los *Borbones* a la monarquía española trajo innovaciones en la legislación u *Ordenanzas Reales*, para la conservación y uso de la *riqueza forestal*, con el objetivo de tener la materia prima para los astilleros, responsables de la construcción de las flotas navales para la *Marina* y así poder mantener el dominio de los mares, con una visión y control efectivo de las posesiones territoriales, mediante un estratégico plan de aprovechamiento de los recursos forestales en ultramar y así poder hacer viable el proyecto de la construcción de una *Armada Oceánica*.



Una razón muy poderosa que conllevó a la prohibición de la esquilma de los bosques de maderas nobles a los particulares. Para una mejor administración de estas nuevas leyes, la Corona española estableció la *Junta de Maderas*; esta estuvo constituida por el *Comandante de Marina*, el *Gobernador* y el *Intendente*, con la función de ser ellos los únicos para autorizar los cortes de maderas nobles y la promoción de expediciones científicas para las investigaciones sobre botánica y zoología en el Nuevo Mundo.

Los Astilleros Indianos importantes

Cuadro: 12

Astilleros	Cronología de su actividad naval	Localización
Reales Astilleros de Guayaquil	<p>1547: Diego de Vázquez, desde la Isla Puná, escribió a Gonzalo Pizarro y le sugiere que construya galeras para sus expediciones</p> <p>1557: Se tuvieron noticias de la construcción de las primeras embarcaciones de cabotaje que navegaron desde México hasta Chile, por las rutas del Pacífico, construidas en Puná.</p> <p>1643: se construyeron dos <i>capitanas reales</i> y una <i>almiranta</i> a solicitud del Marques de Mancera.</p> <p>1671: El Rey Carlos III fundó oficialmente los <i>Reales Astilleros de Guayaquil</i>.</p> <p>1693: El 6 de febrero, el <i>Virrey Don Melchor Portocarrero y Lasso de la Vega</i>, nombró al maestro y carpintero de ribera, <i>Andrés del Valle</i>, director de los trabajos del astillero.</p> <p>1763 a 1771: Fue el periodo de mayor auge y con el constructor naval <i>Cipriano Chenara</i>, se llegaron a dictar lecciones del arte de la construcción naval.</p> <p>En este Astillero, se construyeron y carenaron la mayor parte de las embarcaciones que navegaron el Mar del Sur. La expedición de Malaspina visitó y evaluó el astillero.</p>	<p>Santiago de Guayaquil</p> <p>Estero de Villamizar</p> <p>Isla de Puná</p>
Astilleros El Realejo	<p>1534 a 1825: Estuvo en una gran actividad. Se contaron hasta tres astilleros, en donde se construyeron y se repararon embarcaciones en gran escala.</p> <p>1700 a 1710: Decayó su actividad constructiva hasta solo construir una nave por año o naves pequeñas para cabotaje; concentrándose en las reparaciones y en carenar los barcos comerciales entre Perú y Centroamérica.</p> <p>1740: Además del astillero, estaba la villa, el puerto de El Realejo y se consideraba un corregimiento.</p>	<p>Villa de Realejo, Guatemala</p> <p>En Nan dayure, bajo la jurisdicción de Nicoya.</p> <p>Juan Solano y el del Río La Barraca, bajo la jurisdicción de la Esperanza</p>



Astillero Santa Catalina	<p>1599: Existía el asentamiento del astillero, bajo la dirección de Pedro de Arpide y de Joan Rey Fontuoso.</p> <p>1684: Se encontraba en auge la construcción de naves.</p> <p>1745: Se hace referencia de los trabajos de reconstrucción en barcos y se describe las herramientas que contaba el astillero y su puerto.</p>	Golfo de Nicoya, en los esteros entre la desembocadura de los Ríos Morote y Nacaome.
Astillero de La Habana	<p>1568: Pedro Menéndez de Avilés condujo a España, navíos contruidos en el astillero de La Habana.</p> <p>1717 a 1736: La construcción naval se desplazó progresivamente para La Habana, durante la etapa de Patiño y Juan de Acosta. Igualmente, las instalaciones, tales como los talleres, diques, etc. Tuvieron grandes mejoras.</p> <p>1726: Bajo la dirección del Virrey de la Nueva España, teniente general Antonio Serrano; se iniciaron los preparativos y construcciones de bajeles</p> <p>1740 a 1751: Con la creación de la <i>Real Compañía de Comercio de la Habana</i>, hubo un cierto repunte en la construcción de navíos. Con el traslado del apostadero de Veracruz, se sumó la defensa naval del Caribe.</p> <p>1764 a 1789: En esta etapa, el Rey Carlos III creó la única Intendencia de Marina en América y ordenó la fusión de las dos tesorerías: la asignada para la construcción naval y la del mantenimiento de navíos, las cuales debieron operar al unísono.</p>	Entre el Castillo de la Fuerza y la Contaduría. La Habana, Cuba
Maestranza de Panamá	<p>1513: Se ubicó un lugar para la maestranza, donde reparar las naves, especialmente las de la Corona, como la <i>Armada del Mar del Sur</i>.</p> <p>1580: Hay referencias de la construcción de varias embarcaciones para la expedición de Gonzalo Ronquillo a las Filipinas y para la defensa del <i>Mar del Sur</i>.</p> <p>En el pueblo de Nuestra Señora de los Remedios y contando con las orillas del río, estuvo un astillero y sus cercanías se apostaron una serie de astilleros que se comunicaban entre sí, formando una red. Utilizaban el cedro, el roble, el guachipel y otras maderas nobles para la construcción de las naves.</p> <p>En Islas de las Perlas y Panamá se mantuvo una maestranza para la reparación de navíos, especialmente las de la Armada de la Mar del Sur, que custodiaban los envíos de plata del Perú a la feria de Portobello en Panamá.</p>	Los Ríos Garaché y el Piedras.
Tlacotalpan	Estuvo activo desde el año 1608 hasta el año 1733.	Laguna de Alvarado, Tlacotalpan, en Veracruz
Real Astillero de Coatzacoalcos	1701 a 1705: El lugar fue elegido por el Almirante de la Armada de Barlovento, Guillermo Morfil y por Francisco Arias de Vivero. Fue el astillero que despertó el mayor interés para la Corona española, en manos de la casa de Borbón, cuya política era la del control férreo en la construcción de navíos,	Frente al Río Coatzacoalcos. La Laguna de Alvarado



	<p>especialmente los de guerra para su proyecto global de su Armada Oceánica.</p> <p>1720: Se presentó la propuesta de Francisco Güiral para el nuevo astillero y donde se resaltaba la abundancia de maderas nobles.</p> <p>1728 a 1739: En un segundo intento para sacar adelante la construcción de navíos de guerra, pero el factor humano y su negligencia tiró por la borda el proyecto. A esta situación se sumó la imposibilidad de la <i>Armada española</i> y la <i>Real Hacienda</i> para ejecutar el ambicioso proyecto atlántico. Para ello era necesario la participación de particulares asentistas.</p> <p>1767: El Virrey, marques de Croix presenta nuevos proyectos para la construcción de dos goletas, bajo la dirección de Joseph Jiménez.</p> <p>1776: Se intentó activar los antiguos astilleros de Coatzacoalcos y Alvarado, por sugerencia de José de Gálvez al Virrey Antonio María Bucarrelli y Ursua, con resultados positivos.</p>	
Campeche y Veracruz	1580: Se construyeron los astilleros de Campeche, los cuales fueron ubicados en las playas del hoy Barrio de San Román, convirtiéndose en un barrio de marinos, carpinteros y calafates. El primer navío construido se denominó San Francisco.	Campeche
Navidad	El Zacatula se estableció en 1522.	Boca del Río Balsas
Tehuantepec	El Navidad fue establecido en el año de 1523.	Tehuantepec
Acapulco	Estos astilleros fueron la base para la construcción de las embarcaciones que estuvieron al servicio de las expediciones de exploración, dirigidas por Hernán Cortes y otros en el Mar del Sur.	Acapulco
Santiago	En 1768 se estableció el departamento naval de San Blas, para poner en acción la política de defensa de fronteras de California. Activo desde 1767-1773.	Ríos Santiago y San Blas
Iztapa y Barra	Cerca de Iztapa, en Santa Inés del Carrizo.	Rio Michitoya
Boca del Rio Maule	Fue establecido en el año 1794 por Santiago de Onadera. Fue el astillero más importante que operó en la costa sur del Pacífico.	Desembocadura del Rio Maule, en Constitución, en Chile.



6. Sistemas de flotas y galeones

Ver las réplicas de las naos en el *Museo Naval de Madrid*,⁵⁹ activa nuestra imaginación. Pero es a través de las narraciones de los veteranos navegantes en las semblanzas navales de sus “*derrotas*”, que podemos comprender la marcha de cada convoy formado por unos 30 navíos, dirigidos por la nave capitana, navegando a la cabeza, marcando el derrotero con su popa e iluminada en las noches atlánticas por los fulgores estelares, mientras la nave almiranta cerraba atrás la travesía. Entre el oleaje del mar y a barlovento de la flota se situaban en posición de defensa los barcos artilleros.

Pero, por las historias contadas podemos deducir que, estas movilizaciones navales no se realizaron fácilmente, porque para el traslado náutico y así lograr la practicidad de ese comercio ultramarino se precisó de una creación de flotas de barcos estables, ya que las ligeras carabelas de los descubrimientos y las primeras naos oceánicas ya no eran tan idóneas para acoger el gran peso muerto que significaba los cargamentos de víveres, plata y oro, más la artillería pirobalística, teniendo que dar paso a embarcaciones de mayor porte y tonelaje, como fueron los robustos “*galeones*”⁶⁰ de “*la Carrera de Indias*”, los cuales navegaron a través de una ruta definida. Siendo esta, una fórmula concebida para garantizar el monopolio y su protección de los ataques de corsarios y piratas.

El precedente de este sistema de flotas se remonta al año 1526 con el primer viaje a las Indias en “*conserva*” o “*convoy*”,⁶¹ ya que en ese ir y venir de navíos aislados y sin protección provocó la incitación a los reinos extranjeros a la piratería. Pero, es a partir de agosto 1543 cuando las primeras flotas fueron establecidas, luego de promulgar la *ordenanza*⁶² y presentarse la petición por parte del Consulado de Sevilla, sin embargo, es

⁵⁹ El *Museo Naval de Madrid* es una institución, cuyo objetivo es mostrar al público la historia y la organización de la Armada española.

⁶⁰ LUCENA SALMORAL, Manuel. (1985). *La Flota de Indias. La creación del Sistema*. Cuadernos de Historia 16. Editorial: Grupo 16. Barcelona, pág. 5.

PÉREZ TURRADO, Gaspar. (1992). *Armadas españolas de Indias*. Colecciones MAPFRE, S.A. Madrid.

⁶¹ Ver glosario, pág. 1082.

⁶² Ordenanza de 1564: se estableció el sistema de convoyar las flotas mercantes, con dos salidas durante el año, una en marzo y la otra en septiembre. Protegidas por un barco de guerra, el costo de este se obtenía mediante el llamado impuesto de convoy o de avería.



hasta 1564 cuando se realizó su regulación definitiva, mediante la Ordenanza del 18 de octubre del año en cuestión.

Con esta nueva normativa se concreto la necesidad de navegar obligatoriamente en “convoy”, con escolta militar y rutas fijas.⁶³ Toda esta organización comercial demandando la creación de las instituciones mercantiles como: *la Casa de Contratación*, de la cual ya se ha hecho referencia, en el Capítulo I de esta tesis, en la página. 80 y *los Consulados*, cuya descripción está, en el citado Capítulo, en las páginas 90-95.

En otro orden de ideas y analizando las referencias historiográficas arrojadas por la documentación histórica, derrotas, bitácoras, portulanos, mapas, etc., vemos que la empresa comercial interoceánica se debió solucionar de forma inmediata, con tomas de decisiones técnicas a priori, un poco a ensayo y error, pero lo vital de todo esto, fue los medios para que permitir la viabilidad del objetivo de la *primera globalización comercial interoceánica e intercontinental*.

Para poder asumir la ejecución con éxito del gran proyecto de “*la Carrera de Indias*” se debió valorar la navegación a las *Indias Occidentales* desde el punto de vista de la arquitectura naval, la cual demandó un profundo y detallado replanteo, ya que el enfrentamiento a nuevos mares con carácter de océanos y con ellos las corrientes marinas y los vientos alisios; requerían de un dominio y un conocimiento al respecto que no existía para el momento, porque la experiencia de años en ese frente atlántico europeo al igual que la secular del Mediterráneo eran muy insuficientes .

Aunado a lo anterior, también debieron asumir los inminentes peligros ocasionados por la nueva modalidad delictiva de piratas, corsarios y bucaneros, a los cuales se vieron expuestas las flotas navales y sus administradores-comandantes, responsables de llevar a feliz término tan audaz cometido. Para ello se buscaron múltiples y acertadas soluciones como fue la creación de las tan conocidas “*flotas*”, donde el “*galeón español*” tuvo una acertada función. Seguidamente, para una mejor comprensión de esta actividad y su llevada a cabo, describiremos las diferentes naves y sus cometidos, que conformaron las flotas.

⁶³ Las flotas, establecidas a petición del Consulado de Sevilla a partir de 1543, aunque su regulación definitiva se hizo en 1564.



El sistema de “*la Carrera de Indias*” estaba conformada por:

- a) La Capitana⁶⁴
- b) La Almiranta.⁶⁵
- c) La Nave Gobierno.
- d) La guarda.⁶⁶
- e) Los galeones comerciales.
- f) Los buques azogueros.
- g) Los navíos de aviso.
- h) Las flotas subsidiarias o Armadas.

6.1. Los galeones comerciales

La flota de galeones comerciales estuvo conformada por el *galeón español*: su nacimiento, se puede decir que se realizó en la primera mitad del siglo XVI, el fin principal era el de ser un barco armado para defender. Tenían un porte con unas proporciones, trazas, medidas y fortalezas específicas. Sin embargo, observamos que, en las compañías navieras de Guipúzcoa, entre los años 1550 hasta 1580 también denominaban "naos" a estas embarcaciones.

La presunción, en este caso, está en que las diferenciaba el uso final, de tal manera que el "*galeón*" era la nave reforzada con incorporación de: *portas* o aberturas en los costados para la artillería; el reducto para la defensa a popa del palo mayor; *castillo* y *jaretes* que consistían en redes, de *cabos* o celosías de listones de madera con las que

⁶⁴ Ver glosario, pág. 1087.

⁶⁵ Ver glosario, pág. 1087.

⁶⁶ Ver glosario, pág. 1087.



techaban la zona central de la cubierta o *combés*, de esa forma impedían la ocupación por parte de los enemigos, en caso de *abordaje*.⁶⁷

Los "*Galeones del Rey*":⁶⁸ en el año 1567 se procedió a la construcción de un prototipo de embarcación. Ellos fueron la columna vertebral de "*la Carrera de Indias*", responsables de la transportación de las riquezas que desde América traían a España, de ahí que fueran una presa muy codiciada por los corsarios ingleses, los franceses y los holandeses.

Los buques mercantes debían ser nuevos, el tiempo estimado estaba en menos de dos años de botados y con más de 300 toneladas. Pero, en las primeras décadas del siglo XVI tuvieron usualmente 400 toneladas de arqueó,⁶⁹ hasta que, en 1587 se reglamentó todo lo referente a estado físico y arqueó de los navíos, señalándose expresamente la no admisión de embarcaciones de menos porte, pero la normativa fue ampliamente violada al no cumplirse.

La madera y la mano de obra calificada fue muy determinante en la calidad constructiva de los buques de "*la Carrera de Indias*", por ejemplo: la calidad de los robles vizcaínos, unida a la experimentada obra de mano de los trabajadores de los astilleros de *Orio, Bilbao y Zorroza*⁷⁰ hicieron la diferencia, obligando a la construcción, por lo regular en el Cantábrico. Pero, durante la segunda mitad del siglo XVII, fue en los en los *astilleros americanos* de *Cuba, Panamá o Veracruz*,⁷¹ donde se procedió a la construcción de la

⁶⁷ En el Capítulo II, página 166 de esta tesis, hay una mejor explicación técnica sobre la construcción de estos galeones.

⁶⁸ CALVO POYATO, José. (2009). *Los Galeones del Rey*. Editorial DEBOLSILLO. Barcelona.

Durante el año 1581, el Rey Felipe II convocó el primer debate moderno sobre la construcción naval. Entre los convocados estuvieron: *Diego Flores de Valdés, Cristóbal de Barros, Pedro de Sarmiento, Juan Martínez de Recalde*, y las *Juntas de Santander y Sevilla*. En el citado debate hubo un gran intercambio de pareceres, con el objetivo de definir las trazas, proporciones, medidas y fortalezas de los nuevos galeones, con carácter real de ahí que se denominaron "reales", que acabaron siendo nueve. Se fabricación se determinó hacerlo en Guarnizo, entre 1582 y 1584. También se definió la capacidad de la Capitana y la Almiranta, las cuales serían de 400 toneladas, y las demás embarcaciones de a 300.

⁶⁹ *Ibidem*:

⁷⁰ Ver págs. 174-176 de este Capítulo II.

⁷¹ Ver pág. 166-168 de este Capítulo II.



tercera parte de las naos que hacían “*la Carrera de las Indias*”, por su excelente construcción naval.

6.2. Los buques azogueros

Desde los primeros tiempos de los descubrimientos la “*fiebre del oro y la plata*” se convirtieron en la imagen de las tierras recién descubiertas, desatando una verdadera carrera hacia la explotación minera de estos nobles metales y el crecimiento de un sistema comercial basado en la minería. La búsqueda de tan preciados metales se hizo obsesiva y creó una gran inestabilidad entre los conquistadores y la profusión de fronteras móviles provocadas por la ambición, el vivir de la oportunidad y el desarraigo.

La explotación masiva de la plata se logró, mediante el sistema minero de separación de la plata o el oro, por medio del mercurio y de sales, denominado “*Beneficio de Patio*” o “*amalgamación*”,⁷² inventado por Bartolomé de Medina, en el año 1554.

El paso del tiempo y la estructuración de la explotación minera como la actividad económica de mayor impulso en la época colonial, más la importación del mercurio para la *amalgamación*, hizo que se creara un medio de transporte viable para el azogue o mercurio y una red de rutas, en especial la marítima, la cual está descrita en este Capítulo II, en la página: 216. A partir del año 1555, determinados galeones, como la *Capitana* y la *Almiranta* de “*la Carrera de Indias*”, iniciaron la transportación, *en odres de piel*.

A mediados del siglo XVII y con el auge de la industria minera de la plata y el oro, se seleccionaron dos galeones azogueros, cuyas cargas eran completadas con otras mercancías, pero el aumento de la explotación minera fue a mayor y entre los años de 1717 a 1735, alcanzó a cuarenta y seis *buques azogueros* de la *Carrera*, pero al no ser suficientes, la *Corona española*, en muchas ocasiones, dio licencias especiales a buques mercantes que hacían la travesía independientemente.

⁷² TRAUGOTT SONNESCHMIDT, Friedrich y FAGOAGA, José Mariano de. (1825). *Tratado de la amalgamación de Nueva España*. Editorial: Galería de Bossange (padre). París, págs. 91-93.

SÁNCHEZ GÓMEZ, Julio. (1989). *De minería, metalúrgica y comercio de metales: La minería no férrea en el Reino de Castilla, 1450-1610*, Volumen 1. Editado: Universidad de Salamanca. Salamanca, págs. 313-326.



Esta industria minera y la transportación del azogue, para *amalgamación* de la plata de Hispanoamérica, fue especialmente un monopolio del gobierno español. Las minas mexicanas siempre dependieron de los envíos de azogue de España, estos provenían de las minas de *Almadén*, en Ciudad Real y de Idrija. Mientras que, Perú se abastecía de *Huancavelica*.⁷³ Esta industria contó con grandes yacimientos, entre los principales centros mineros estuvieron: *Guanajuato*, *Zacatecas*, *Pachuca* y *Real del Monte*, en el Virreinato de Nueva España y en el Virreinato del Perú fue el *cerro del Potosí* en Bolivia,

6.3. Los navíos de aviso

Estas pequeñas embarcaciones o buques auxiliares tuvieron como objetivo principal, facilitar las comunicaciones entre la metrópoli española y sus colonias indianas; su condición de correos facilitaba la información de las próximas salidas tanto de las flotas comerciales como la situación de los precios y el mercado de los diferentes rublos comerciales y en su ida y retorno tardaban aproximadamente 70 días.

Por la condición de su misión debían ser ligeras, ya que no debían sobrepasar las 60 toneladas de peso; en su reglamento se establecía que no debían llevar mercancías ni pasajeros, lo cual nunca se cumplió. También se estableció que por cada flota de navíos mercantes debía tener un *navío de aviso*, pero en el año 1574 la norma cambió y se estableció que fueran dos. Otros cambios se dieron en el año 1676, cuando se aumentó a 80 toneladas; luego en el año 1678 alcanzaron las 110 toneladas y la autorización para transportar ciertos frutos de la tierra, finalmente en el año 1693 se duplicó el número y se estableció que cuatro de los *navíos de aviso* debían ir a Nueva España y los otros cuatro a Tierra firme.

En el año 1764 se crearon los correos marítimos que sustituyeron a los navíos de aviso. Entre ellos se creó el *Correo de Mar* con carácter ordinario y metódico y funcionó entre España y las Indias Occidentales y entre la Coruña y La Habana; posteriormente, en el año 1767 se creó otro correo entre La Coruña y Buenos Aires.

⁷³ LOHMAN VILLENA, Guillermo. (1949). *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*. Editado por: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, pág. 72.



7. Las Armadas españolas y/o las flotas subsidiarias

Este primer enfoque es para definir las *flotas subsidiarias*, las cuales estaban conformadas por embarcaciones de pequeño y mediano tonelaje, cuyas construcciones estaban derivadas a los astilleros del Nuevo Mundo, pero no fueron las únicas, ya que hubo otro grupo que custodiaron las costas desde *Málaga* al *Cabo San Vicente*.

En el caso de América, fueron tres flotas subsidiarias, las cuales tenían dos centros de construcción y de acción, por ejemplo, las del Caribe procedían especialmente de los astilleros cubanos y cartageneros, mientras que las del Pacífico eran construidas en los astilleros mexicanos y los quiteños con sede en Guayaquil.

El objetivo específico era apuntalar el *pasillo atlántico*, operar y defender determinados lugares que por su naturaleza eran débiles y fácil de montar emboscadas a las naves que traían la plata por parte de los piratas y corsarios. Otro objetivo obedeció a los intereses de la corona de España y fue el de controlar y cortar la comunicación comercial entre los *virreinos* y de esa forma dismantelar cualquier circuito interno que violentara el propósito monopolizador de “*la Carrera de las Indias*” o en el peor de los casos la posible fuga de la plata hacia el Oriente.

La existencia de dos flotas subsidiarias en América definió una frontera entre ambas y esta estuvo localizada en Panamá, generando una zona de confluencia de los dos sub-mercados. Del lado del pacífico la flota subsidiaria estaba dividida en:

1. *La flota del Pacífico septentrional*⁷⁴ con su base establecida en Acapulco. Allí se estableció un centro de acopio de los productos provenientes de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y principalmente el del *Galeón de manila*, al cual se hace referencia en la página 196 de este Capítulo II.
2. *La flota del Pacífico meridional*⁷⁵ con su centro en el puerto de “*El Callao*”, también se denominó “*Armada del Sur*” y su objetivo era transportar la plata

⁷⁴ GARCIA CASTAÑO, Diego. (2009). *Las rutas de los mercaderes y el alborear de la matemática*. Capítulo IV. Editorial: Club Universitario, España, pág. 85-100.

⁷⁵ *Ibidem*, pág. 85-100.

Consultada la página oficial de ArteHistoria: <http://www.artehistoria.com/v2/contextos/1555.htm> en fecha: 21 de julio del 2015.



de la *Real Mina del Potosí* más los caudales de Chile, procedentes de *Valparaíso*. Esta Carrera cubría la *Ruta El Callao-Panamá*, con escalas en los puertos de *Trujillo* y *Paita*. A esta altura de la ruta se unía el “*navío del oro*” proveniente de *Guayaquil*, el cual transportaba los caudales del *Reino de Quito*.

Para la historiografía española, el periodo correspondiente a los siglos XVI al XVII fue muy apasionante, debido a su expansión territorial, comercial y cultural, ya que, fue una época de gran conexión, mediante un vínculo común: la “*Mar Océana*”, con un gran dominio sustentado en la posesión territorial de los continentes Nuevo Mundo; en consecuencia, la *Corona española* debió contar con una gran fuerza naval que le permitiera tener el dominio marítimo de ese gran *Mar* que, lejos de separarlos los unía.

Durante ese tiempo histórico, España debió asumir un dominio naval, para consolidar su *posesión monárquica*, la *constatación de su hegemonía*, en el ámbito internacional y su *monopolio comercial*, en y con sus posesiones en ultramar, estas últimas en ubicaciones geográficas muy particulares y distribuidas entre el *Mediterráneo*, el *Índico*, el *Pacífico* y el *Atlántico*, con unas condiciones estratégicas, tácticas, humanas y cosmográficas, las cuales, necesariamente pivotaban hacia el mar.⁷⁶

Estas premisas conllevaron a la *Corona española* a realizar un gran esfuerzo para consolidar su poder naval, que fuese capaz de salvaguardar el Imperio de las monarquías rivales y defender los territorios que lo conformaban, para ello, los reyes españoles orientaron sus políticas defensivas-militares, en la creación de una “*Marina de guerra*” y una “*Marina Mercante*” que fue evolucionando según las pretensiones de las políticas citadas y en función de las relaciones internacionales.

La organización y mantenimiento de esta *Armada Naval*, entendiéndose: barcos, armas y profesionales en las diversas áreas de la *Marina*, fue una tarea muy difícil, la cual, debieron confrontar los gobiernos en la *Edad Moderna*; tal como lo deja entrever el

⁷⁶ STRADLING, Robert. (1992) *La Armada de Flandes: política naval española y la guerra europea, 1568-1668*. Ediciones Catedra. Cambridge: Cambridge University Press.



profesor I. A. A. Thompson,⁷⁷ en su obra: *Guerra y decadencia: Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*.

La Corona española, además tenía dos ámbitos marinos bastante diferenciados, el *Mediterráneo* y el *Atlántico*, con sus circunstancias geográficas, meteorológicas, hidrográficas y económicas totalmente antagónicas, que demandaban una navegación muy particularísima en cada caso, con lo cual, tanto el diseño como la construcción naval debían responder a las singularidades de cada mar. Es así como, dependiendo de las necesidades defensivas navales y el contexto geográfico donde se movían las *Armadas Navales españolas*, la Corona conformó las siguientes *Escuadras Navales*:

Entre el siglo XVI y XVII, la Corona española contaba con las siguientes Armadas:

Armadas españolas

Cuadro: 13

Armadas en el Mediterráneo	Embarcaciones de guerra que la conformaban
Las Escuadras de Galeras del Mediterráneo	Aproximadamente unas 150 Galeras, en su mayoría italianas. La Corona española mantuvo las siguientes bases, con sus Armadas: <i>Cartagena</i> , trasladada luego a <i>Puerto de Santa María</i> y patrullaba las zonas de Argel y el estrecho de Gibraltar. <i>Nápoles</i> y custodiaba desde Génova hasta Sicilia. <i>Sicilia</i> y la Armada protegía la Isla. <i>Génova</i> y la Armada custodiaba las costas entre el Génova y el norte de España.
La Armada de Flandes	Manténía dos Galeones, cinco fragatas y su brulote. La base estaba ubicada en Dunquerque y estaba encargada combatir a los holandeses y de transportar tropas a Flandes.

⁷⁷ THOMPSON, I. A. A. (1981). *Guerra y decadencia: Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Traducción castellana de Jordi Beltrán. Editorial CRÍTICA. Barcelona, pág. 201.



Armadas en el Atlántico, Mar Caribe y Pacífico	Embarcaciones de guerra que la conformaban
<p>La Armada de la Guarda de “la Carrera de Indias”. También conocida como: Armada Real de las Indias y/o Armada del Poniente y/o La Armada del Mar Océano o Compañía de la Mar Océano de la Guardia Real</p>	<p>Su sede original fue en Sevilla, luego se trasladó a Cádiz. Estaba conformada por ocho Galeones y tres pataches, su objetivo era proteger los convoyes de “la Carrera de Indias”.</p> <p>Tenía, aproximadamente, cuarenta y seis barcos y se subdividían en tres escuadras, cada escuadra tenía un tercio de los barcos y operaban de la siguiente forma:</p> <p><i>La Armada del Estrecho:</i> Su base estaba en Cádiz y su misión era proteger el tráfico a través del estrecho de Gibraltar.</p> <p><i>La Armada de Lisboa:</i> Estaba encargada de patrullar la costa desde el Cabo de San Vicente, el Finisterre y llegaba hasta las Islas Azores, desde allí escoltaba los convoyes que venían del Nuevo Mundo.</p> <p><i>La Escuadra de Vizcaya:</i> Su base se ubicaba en la Coruña y defendía la costa norte.</p>
<p>La Armada de Barlovento y/o La Armada de la Flota de Nueva España y/o La Armada del Caribe.</p>	<p>En sus orígenes, la base de esta Armada estuvo en Santo Domingo, posteriormente se trasladó a Veracruz. Fue una Armada Naval con permanencia en el Caribe y acción intermitente. Tenía dos áreas de acción:</p> <p>Como la <i>Armada de la Flota de Nueva España</i>, su misión era custodiar los galeones que salían del Puerto de Veracruz, México hasta La Habana, Cuba.</p> <p>Como la <i>Armada del Caribe</i>, la zona de acción y defensa comprendía desde la Florida hasta las Islas del Caribe. Igualmente, combatía y perseguía a los corsarios, filibusteros y piratas que operaban en la citada zona.</p> <p>Tuvo diversas sedes: Veracruz, La Habana, Santo Domingo, San Juan en Puerto Rico, Cartagena de Indias.</p>
<p>La Armada de Tierra Firme</p>	<p>Su misión era escoltar los navíos desde Portobello, Panamá hasta La Habana, Cuba.</p>
<p>La Armada del Mar del Sur</p>	<p>Tenía dos Galeones y cuatro embarcaciones menores. Su base estaba establecida en el Puerto de El Callao y era la protección naval de la plata del Potosí, en consecuencia, patrullaba toda la costa del Pacífico, desde Tierra de Fuego hasta Centroamérica.</p>
<p>La Armada de El Galeón de Manila</p>	<p>Eran <i>navíos</i> y <i>fragatas</i> armadas</p>
<p>El Galeón de la Plata</p>	<p>Era un buque especial que llegó a tener hasta 40 bocas de fuego.</p>

En los comienzos del siglo XVIII y el reinado de *Felipe V “el Animoso”*, la Corona española estaba en una situación un tanto disfuncional, amenazada y compleja, ya que, se encontró con unas arcas reales muy empobrecidas; la administración tenía una pluralidad



de formas, con un funcionamiento muy complicado y poco efectivo; aunado a ello, los Virreinos de sus posesiones ultramarinas muy distantes, Flandes en los mares del norte y las Filipinas, ubicadas al otro lado del globo terráqueo, tras el doble salto Atlántico y Pacífico. En consecuencia, era inviable poder llevar a efecto una reconstrucción naval que pudieran proteger las frágiles rutas de navegación y comercio interoceánico.

En cuanto a las Armadas, estas estaban en verdaderos regímenes de anarquía en los mandos, porque en su mayoría hacía sido heredados, con alguna formación empírica, mal alimentados. En la industria naval había una cuasi-paralización de los astilleros, los arsenales y los almacenes vacíos de materiales, las fábricas de lona y jarcia sin grandes iniciativas; todos estaban en espera de mejores momentos.

A consecuencia de la *Guerra de Sucesión*, las *Armadas Austriacas* desaparecieron, sumándose el *desastre de Vigo*, en el año 1702, del cual se hizo referencia en el Capítulo III, página 379 de esta tesis. En cuanto a la incapacidad los viejos buques de las diferentes Armadas para enfrentar las muy bien pertrechadas flotas anglo-holandesas, los llevó a ser inutilizados y hundidos en los puertos principales como una técnica impedimento al acceso de los mismos. Solo quedaron las “*Galeras*” que rindieron justos esfuerzos en las campañas y defensas navales.

Ante tal situación, el Rey Felipe V, tomó la decisión de ceder la responsabilidad de la defensa de los océanos y mares, más las rutas comerciales con América a sus aliados los franceses. A cambio, recibió protección y escolta para la *Flota del Tesoro de Indias*, muy imprescindible para llevar adelante la gestión monárquica de la Corona española.

Pero no todo fue fatalismo y entrega, porque el 01 de julio de 1705 se publicó el *Reglamento Nuevo de la Marina*,⁷⁸ que dio el soporte legal para la reconvención y organización tanto de las plantillas como las unidades de la *Armada Naval española*.

⁷⁸ RAMOS PÉREZ, Demetrio; COMELLAS, José Luis y ANDRÉS-GALLEGO, José: *Historia general de España y América: los primeros Borbones. América en el siglo XVIII. Política Exterior: La Guerra*. Tomo XI.1, Volumen 11. Ediciones RIALP, S. A. Madrid, 1983, pág. 117.

@RETOHISTORICO: *10 Grandes de la Armada del Siglo XVIII*. Artículo publicado el 01 de agosto del 2015, por @Retohistórico. Visitada la página web oficial de El Reto Histórico, en fecha: 22 de octubre del 2016: <http://elretohistorico.com/marinos-armada-xviii/>



8. Modos de defensa de las Flotas de Indias y el comercio interoceánico

Desde el reinado de Carlos V, el régimen de navegación español, se vio amenazado por la actuación y presencia de los corsarios, en los puntos neurálgicos de “*la Carrera de Indias*”. En los inicios de los *descubrimientos*, las costas peninsulares españolas se vieron amenazadas, primeramente, por los corsarios franceses, atraídos por las riquezas procedentes de las *Indias Occidentales*; amenaza esta que luego se extendió hasta el mismo Caribe y el continente americano.⁷⁹

Las costas el suroeste peninsular se convirtieron en un punto focal para los temibles corsarios, quienes centraron su atención en el espacio marítimo de las islas Madeiras, las Canarias y la costa de Andalucía; apostados a la espera de los galeones que iban o los que retornaban del Nuevo Mundo, estos últimos con sus cargamentos de oro y plata. De esa forma, el *Cabo de San Vicente* se convirtió en el “*cabo de las sorpresas*”.⁸⁰

El despliegue intenso de piratas y corsarios condicionó tanto la política, como la industria naval española y fue necesario, entre los años 1561 y 1564, la configuración de un sistema de Armadas, que defendieran la ruta transatlántica. A partir del año 1563, el *Rey Felipe II* dio instrucciones expresas para la construcción de las naos *de guerra* y en el año 1566, desarrolló el concepto de la “*Fuerza de Desembarco*” y creó el “*Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles*”; el “*Tercio de la Armada del Mar Océano*” y el “*Tercio de las Galeras de Sicilia*”. Finalmente, en el año 1571, creó el “*Tercio Viejo del Mar Océano*” y de “*Infantería Napolitana*”.

Se pueden apreciar que, como factores de la evolución de la náutica y su sistema defensivo fueron: la ubicación geográfica de los Reinos de España y Portugal, en esa encrucijada del *Atlántico* y el *Mediterráneo*, más el conocimiento náutico hegemónico sobre el mar, muy propios del litoral atlántico, por parte de los marinos nacionales de las dos coronas.

⁷⁹ CARANDE, Ramón. (1990). *Carlos V y sus banqueros*, Tomo I. Editado por: Editorial Crítica. Barcelona, pág. 388.

⁸⁰ MIRA CABALLOS, Esteban. (1998). *La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones*, Revista de Historia Naval, N° 62. Madrid.



Tanto la industria naval del Cantábrico como los hombres, en su mayoría originarios de Cantabria, Vizcaya y Guipúzcoa y que tripularon las embarcaciones de la *gran Aventura Atlántica*, fueron, en parte, artífices en el citado gran logro español.⁸¹ En sus astilleros se construyeron la mayor parte de los navíos de guerra, siguiendo los criterios establecidos en los contratos entre la *Monarquía* y los particulares que subvencionaban la empresa.

A raíz de los ataques de los corsarios franceses en el año 1521, Carlos V, adoptó una serie de medidas de protección, tal como la *Real Provisión del 13 de junio de 1522*,⁸² mediante la cual ordenó:

"hacer una armada contra corsarios repartiendo el gasto de la avería en lo que se truxese de las Indias y entre los moradores de los puertos interesados"

Posteriormente y por *Real Cédula de 1542*, se estableció que las flotas mercantes indianas, procedentes del Caribe y del Virreinato de Nueva España vinieran en *conserva* o *convoy*. Por lo que se desprende, que el modo de defensa de las flotas comerciales y en especial las indianas, tuvieron fundamentos legales y estuvieron regladas y que, para la protección de las citadas flotas, la Corona española decidió que fuesen custodiadas por una *Armada Real*.

Del enunciado de la norma se desprende que todo lo referente al tesoro real debía venir en los buques de la Armada y no en los mercantes, ya que el Rey era el legítimo propietario de la mayor parte de los tesoros en cuestión, aunado a lo anterior, era el beneficiario, a través de la figura tributaria de los impuestos.

En conclusión, la defensa de la Flota de Indias estuvo en manos de la *Guarda de “la Carrera de Indias”*, la *Armada de Barlovento*, la *Armada del Mar del Sur*, la *Armada del Galeón de Manila* y el *Galeón de la Plata*.

⁸¹ VIÑAS Y MEY, Carmelo (1940). *De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española*, Hispania: Revista española de Historia, No. 5. España, págs. 64-101.

⁸² MIGUENS NARVAIZ, Silvia. (2010). *Breve historia de los piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros. Comercio, Transporte y Monopolio*. Editorial: Ediciones NOWTILUS S. L. Madrid, págs. 156-158.



8.1. La Guarda de “la Carrera de Indias” o La Armada de la Mar Océano

En sus primeros tiempos esta Armada tenía como misión principal la defensa de las costas peninsulares, luego se agregó la del tráfico atlántico, por el norte de Europa, ya que, el Reino español pronto tuvo claro la amenaza constante contra las embarcaciones que conformaban el sistema de transporte comercial indiano y para protegerlo decidió la regulación de su navegación, más la creación de la *Guarda de “la Carrera”*. El objetivo de la defensa de las citadas flotas fue confiada a los buques de la *Armada* y al *Tercio de infantería* que, por supuesto, debía encontrarse en los mismos.

En la primera mitad del siglo XVI, la situación de constante asedio por parte de los corsarios y piratas se incrementó y la Corona española, en respuesta defensiva, creó la navegación de la flota en “*conserva*”⁸³ o “*convoy*” y ordenó que los navíos mercantes llevaran dos piezas de artillería de bronce. Esta organización del comercio indiano y su defensa quedó establecida por el *Rey Felipe II*, mediante Real Cédula del 10 de julio de 1561.

No fue constante el número de navíos de guerra, pero se trató de garantizar el acompañamiento obligatorio de dos por flota y estos eran la *Capitana* y la *Almiranta Reales*; más ocho de los galeones comerciales armados. La dotación de armamento dependía del tonelaje de la embarcación, por ejemplo: un navío de 270 toneladas debía llevar: media culebrina de entre 30 a 32 quintales o, en su lugar, un cañón de entre 40 a 42 quintales; dos sacres, uno de ellos de entre 14 a 20 quintales; un falconete de 12 quintales; diez lombardas gruesas y pasamuros, cuatro de las cuales serían para munición de hierro y 24 versos, más 30 arcabuces, 30 ballestas, cuatro docenas de picas largas, 20 docenas de medias picas o lanzas, dos docenas de rodelas, 24 petos y 30 morriones.⁸⁴

En cuanto al número de *bocas de fuego* de una flota, no se puede tener un número exacto, ya que, variaba en consonancia con las naves y con su tonelaje, pero de un modo referencial puede decirse que una de ocho bajeles llevaría unas 260 piezas de artillería de

⁸³ MIRA CABALLOS, Esteban. (1998). *La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones*, Revista de Historia Naval, Año XVI. N° 62. Madrid, págs. 68-69

⁸⁴ ANTÚNEZ Y ACEVEDO, Rafael. (1797). *Memorias históricas sobre legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en la Indias Occidentales*. Editado por: Imprenta de Sancha. Madrid, págs. 70-72



bronce y hierro. Las primeras eran muy costosas y por esa razón se usaron las segundas. A las piezas de artillería se añadían unos 750 quintales de pólvora por viaje, porque cada navío necesitaba 65 quintales y los proyectiles correspondientes.

La otra táctica defensiva que utilizó el Reino de España fue la de colocar la *Armada* de la *Carrera* en tres rutas básicas,⁸⁵ a saber:

1. Ruta definida por el trayecto *Islas Azores-Sanlúcar de Barrameda*. Esta Armada protegían y acompañaban a la Carrera y sus navíos que venían de regreso del Nuevo Mundo.
2. Ruta definida por las costas de *Sanlúcar-Cádiz*. En este caso, la Armada vigilaban y confrontaban a los corsarios que solían acechar a las flotas indianas con sus cargamentos de metales preciosos.
3. La Ruta definida por el trayecto de *Sanlúcar de Barrameda-Islas Canarias*. La misión de la Armada era proteger a las flotas de la Carrera, con sus mercaderías y que salían de Sevilla con destino a las Indias.

8.2. La Armada de Barlovento

Una vez atravesado el Mar de las Damas, usualmente, “*la Carrera de Indias*” alcanzaba la *Isla Dominica* o la *Isla Martinica*; se hacía aguada y víveres y al partir de allí se producía la separación de los buques. Era una pequeña escala y la recalada era breve, porque un convoy debía proseguir la ruta para *Veracruz*, mientras que el otro iría a *Tierra Firme*.

El convoy que continuaba hacia Veracruz era La *Flota de Nueva España*, la cual, por el camino se iban desprendiendo los buques comerciales de la misma con destinos diferentes como: *Honduras*, *Puerto Rico*, *Santo Domingo*, *Cuba* y finalmente *Veracruz*. Pero esta última travesía estaba muy expuesta a los ataques de los corsarios y piratas, por estas razones y, desde la década del 1560, los comandantes de la *Armada* de la flota de

⁸⁵ MIRA CABALLOS, Esteban. (1998). *La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones*, Revista de Historia Naval, Año XVI. N° 62. Madrid, 1998, págs. 48-49.



las Indias españolas, solicitaron a la Corona, la asignación de un escuadrón de batalla naval, separada y con un funcionamiento acorde a los mares de las *Indias occidentales*.

Nuevamente, en el año 1576, *Diego de Sotomayor* y *Antonio Manrique*, enviaron varios informes al Rey Felipe II, en ellos hacían hincapié en la creación de una flota naval, con varias sedes en los puertos del Caribe. Esta primera flotilla, creada por el Rey Felipe II, se denominó *Armada del Caribe*, con sede en Santo Domingo.⁸⁶ En el año 1586, el ataque de Francis Drake en el área del Caribe, puso punto final a la citada Armada y en consecuencia se dieron los pasos para la creación de las *Armadas de Barlovento* y la del *Mar del Sur*,⁸⁷ de esta última haremos referencia en otro ítem.

Por desgracia, estas peticiones no fueron oídas inmediatamente, transcurrió el tiempo y con él, la Guerra de los Treinta Años, con nefastas consecuencias y grandes daños colaterales Como: perdidas en los envíos comerciales, la ocupación de islas importantes en el Caribe españolas, por franceses, ingleses y holandeses, que no perdieron tiempo en fundamentar las bases de la piratería caribeña.

Ante tantas perdidas y por la insistencia de *Don Juan de Palafox y Mendoza*, consejero del *Consejo Real de Indias*; sobre el año 1635, la Corona española procedió a autorizar la Armada de las *Islas de Barlovento* y el *Seno Mexicano*. Y, se conoció con el nombre de Armada de Barlovento o barlovento de la flota.⁸⁸

El propósito principal de esta Armada era vigilar las rutas marítimas, proteger a los buques españoles y los asentamientos costeros de las invasiones extranjeras, tanto en el *Golfo de México*, como el *Mar Caribe*, por esta razón, podía actuar separadamente y según su acción defensiva se le conocía con los nombres de la Armada de la Flota de Nueva España y la Armada del Caribe.

⁸⁶ MIRA CABALLOS, Esteban. (2001). *El sistema naval español en el siglo XVI: las Armadas del Imperio*, Revista de Historia Naval, Año XIX. N° 74. Madrid, págs. 39-73

⁸⁷ Ibídem: págs. 39-73

⁸⁸ Ibídem: pág. 52



Cronología de la fundación de la Armada.⁸⁹

- a) 1605: El Rey Felipe III dio su aprobación para organizar la Armada, con el punto de origen en la Armada de la Mar Océana, con algunos galeones de la citada Armada y otros de la Armada de Vizcaya. Su sede principal estaría en Veracruz. Esta flota zarpó del puerto de Lisboa el 9 de septiembre, comandada por Luis de Fajardo. Su destino y misión fue defender las Salinas de Araya en Venezuela de la invasión pirata holandesa y recorrer las costas de Cartagena de Indias, Portobello.
- b) 1606: Una vez cumplida de limpiar las costas caribeñas de piratas y corsarios. parte de la flota regresó a España y otra parte fue a La Habana a esperar las flotas mercantes y luego en conserva regresar a Sevilla. Esta acción se realizó hasta el año 1635.
- c) 1635: Fue ordenada la fundación de la Armada.
- d) 1664: Fue reinstaurada la Armada con la compra de cuatro barcos, comprados en Ámsterdam.
- e) 1667: Salieron desde Cádiz a las Indias, totalmente equipadas y tripuladas; escoltando a los buques azogueros. Una vez que llegaron a Veracruz procedieron a cumplir la misión para la cual fue enviada.
- f) 1668: Debió enfrentarse con el pirata Morgan, quien estuvo asolando a Portobello, Cartagena y luego a Maracaibo; perdiendo tres naves y más de 130 hombres, en ese desafortunado encuentro.
- g) 1672: el Virrey de la nueva España organizó una nueva Armada de Barlovento, bastante precaria y con el sino de tener que enfrentarse a un creciente grupo de piratas y corsarios multinacionales, que siempre parecían saber la ubicación de la Armada.
- h) 1683: La Armada salió muy maltrecha ante el ataque feroz contra Veracruz por una flota bucanera, compuesta de ocho buques y más de mil hombres, dirigida

⁸⁹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. (1984). *Historia general de España y América. América en el siglo XVII Evolución de los Reinos Indianos*. Volumen IX-2. Segunda Edición. Editorial: RIALP, S. A. Madrid, págs. 200-201.



por *Michel de Grammont* y *Laurens de Graff*, este último era conocido como Lorencillo.

- i) 1684: La Armada, dirigida por el *Capitán General Andrés Ochoa de Zárate*, salió mejor parada ante el ataque orquestado contra Tampico. Allí, la Armada dio buena cuenta de los filibusteros ingleses y holandeses a quienes agarraron in fraganti y fueron capturados.
- j) 1700: Pese al mal estado en que se encontraban sus naves a excepción de la capitana, no impidió un nuevo enfrentamiento de la Armada contra el nido de piratas y cazadores que merodeaban la Laguna de Términos y la Costa de Campeche; más la invasión escocesa en Darién y la presión de las flotas corsarias de las Coronas enemigas de España que se mantenían activas en todo el ámbito del Caribe.
- k) 1712: La Armada fue equipada, mediante un nuevo programa de construcción naval, el cual se realizó en los astilleros de La Habana. Pero, la centralización en Madrid de la organización de la Armada, hizo que esta perdiera su independencia como unidad naval.
- l) 1719: La Armada tuvo un resurgimiento breve.
- m) 1748: La Armada llegó a su final mediante Real decreto del 31 de enero del año en curso.

8.3. La Armada de la Mar del Sur

Una vez realizada la conquista del *Cuzco* y del *Imperio Inca* o *Tahuantinsuyo*, en el año 1534, se dio por terminado las acciones militares españolas para dar paso al asentamiento y en consecuencia el desarrollo del *Perú*, el cual, en un futuro cercano se convirtió en el *Virreinato del Perú*, por Real Cédula del Rey Carlos I de España, firmada en Barcelona, el 20 de noviembre de 1542.

El tiempo de paz duro poco, porque pasado los primeros cuarenta años las amenazas extranjeras se hicieron presentes, especialmente la inglesa con el corsario *Francis Drake*. Situación ésta, que obligó a las autoridades del Virreinato a crear una Armada para



proteger las costas y las rutas comerciales marítimas en el *Pacífico meridional*, especialmente la *ruta comercial del Mar del Sur*.⁹⁰

Esta ruta comercial tenía varias escalas: *Trujillo* y *Paita* y a la flota se unía el “*navío del oro*”, proveniente de *Guayaquil* con los caudales del *Reino de Quito*, los del *Alto Perú* provenientes de *Arica*, más la plata del Potosí y los caudales del *Reino de Chile*, procedentes de *Valparaíso*. En conclusión, la *Flota del Mar del Sur* era la recolectora de todos los comercios y tesoros de Suramérica, exceptuando los de *Tierrafirme*, que estaban conformado por Colombia y Venezuela.

Cronología de la fundación de la Armada.

- a) 1578: El Rey Felipe II autorizó la creación de la Armada, mediante Real Cédula de fecha: 2 de diciembre.⁹¹ La propuesta la realizó el Virrey Francisco Toledo.
- b) 1580: La Corona española acordó el aumento del potencial bélico de la *Armada del Mar del Sur*, con sede en el puerto de El Callao. El objetivo principal era proteger la ruta *Callao-Panamá*, dado que, por esta ruta se transportaba grandes cantidades del oro y la plata, en dirección a El Callao donde se hacía el acopio para luego ser enviado a España, por vía Panamá.
- c) 1581: Por Real Cédula del 27 de abril, se instituyó la Armada, dirigida por *Pedro de Arana*, lugarteniente de capitán general de los navíos reales y el Virrey Martín Enríquez le fue ordenado la construcción de los navíos de guerra necesarios para combatir y perseguir a los piratas y corsarios.⁹²
- d) 1591: Se ordenó la creación de una flota o “*armadilla*”,⁹³ conformada por seis galeones y tres fragatas. Es a partir de esta fecha, cuando se consideró totalmente organizada la Armada.

⁹⁰ CRUZ BARNEY, Oscar. (1999). *El combate a la piratería en Indias, 1555-1700*. Editorial: Universidad Iberoamericana. México, pág. 17.

⁹¹ *Ibidem*: pág. 18.

⁹² *Ibidem*: pág. 19.

⁹³ *Ibidem*: pág. 18.



- e) 1657: Fue creada y entro en funciones un centro de formación de pilotos, su autor fue el Virrey Luis Enríques de Guzmán, Conde de Alba de Liste. El centro estuvo dirigido por el cosmógrafo mayor Francisco Ruiz Lozano y fue la base para la creación de la Academia Real Náutica de Lima, en el año de 1791.
- f) 1705: Se creó un reglamento para regular el funcionamiento de la Armada.⁹⁴
- g) 1778: Fue suprimida la *Armada del Mar del Sur* y solo quedó la *Armada Virreinal* para proteger el territorio costero, incluyendo el territorio de la *Audiencia de Quito*, la defensa del mar aledaño y transporte de tropas.

8.4. La Armada de El Galeón de Manila

El puerto de Acapulco,⁹⁵ en el Océano Pacífico, no solo, fue el lugar de conexión económica-comercial entre el puerto de Manila y el puerto de Sevilla, también fue la base de la *Armada de El Galeón de Manila*; cuya derrota exigía alcanzar los 40° de latitud norte, con una travesía de aproximadamente dos meses y medio, aprovechando los vientos tropicales con dirección al este. Es decir: había una inversión de seis meses de tiempo de ida y retorno.

El mismo Galeón comercial hacía de Armada, el cual estaba muy bien dotado de artillería y personal militar preparados para la guerra y la defensa contra la piratería malayo-mahometanos, chinos y japoneses, amén de los ya conocidos europeos.⁹⁶ El navío era una modificación de la carraca, con las formas de la galera y desarrollaba una velocidad como la carabela, con mucho poder y versatilidad.⁹⁷ En su mayoría fueron contruidos en Filipinas.

⁹⁴ RAMOS PÉREZ, Demetrio, COMELLAS, José Luis y ANDRÉS-GALLEGO, José. (1983). *Historia general de España y América. América en el Siglo XVIII. Los primeros Borbones*. Tomo XI-1, Volumen 11. Editorial: RIALP, S. A. Madrid, pág. 117.

⁹⁵ SALES COLÍN, Ostwald. (2000). *El movimiento portuario de Acapulco: el protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*. Editorial: Plaza y Valdés, S.A. de C.V., P y V Editores. Primera edición. México, págs. 56-57.

⁹⁶ Ibídem: págs. 70-80

⁹⁷ Ibídem: págs. 82-83.



8.5. El Galeón de la Plata

Originalmente, hasta el año 1640, tanto la *Capitana*, como la *Almiranta* de las flotas comerciales interoceánicas eran los galeones responsables de llevar la carga de los metales preciosos.

El objetivo del *Galeón de la Plata* era la de transportar los metales preciosos y la de proteger el convoy en el *tornaviaje*. Por estas razones, este navío poseía una estructura especial, reforzada internamente y con aspecto de galeón, pero la quilla estaba muy alargada o de “*tres largores*”, por tanto, su calado era menor. Por estas razones se decía que se le “*afragató*” con el objetivo de que fuese menos “*tormentoso*”.

De acuerdo a sus dos funciones en paralelo, la de ser un navío de guerra al mismo tiempo que era el transporte de la plata y el oro, determinó que su artillería fuese mayor, ya que poseía entre 34 a 40 bocas de fuego.



9. Las Rutas Comerciales Interoceánicas

En los primeros tiempos de la era de los descubrimientos, que abarcó desde el año 1492 hasta el 1503, la *red naval-comercial* de la Corona española realizó sus viajes a las Indias bajo el marco de un sistema de *registro suelto*,⁹⁸ sin exigencia expresa de partida en "*conserva*"⁹⁹ o en "*convoy*" y sometido a procesos experimentales de ensayo y error, cuyos resultados fueron marcando las pautas para responder a la necesidad de defender los mercados españoles en su ida o venida de las posesiones indianas.

Como era de esperarse, los otros reinos intervinieron en su afán de tomar partido en el nuevo comercio y lo hicieron de la peor manera, muestra de ello fue el ataque lanzado por el corsario italiano *Jean Fleury*, en el año 1522, quien estaba al servicio de la Corona francesa. En su acción corsaria logro apoderarse de dos las tres naves enviadas por el conquistador Cortés a España, en ellas iban los tesoros de *Moctezuma Xocoyotzin*. Es a partir de esta situación que se tomó la decisión sobre la navegación de los buques *en conserva*.

Como se ha planteado anteriormente, ante tal acción el Rey Carlos I de España procedió a adoptar medidas protectoras para el tráfico indiano, mediante la *Real Provisión del 13 de junio de 1522*.¹⁰⁰ En ella se juzgó necesario crear una armada para proteger las *flotas de Indias*. Un "*asiento*" suscrito en Sevilla con los comerciantes de esta ciudad.

En vista de lo informal del funcionamiento naval-comercial, más el peligro añadido por la presencia de los corsarios, se inició un proceso de mejoramiento del sistema de navegación y comercio; esta segunda etapa abarco desde el año 1504 hasta el 1560 y se

⁹⁸ MIRA CABALLOS, Esteban. *La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: Algunas precisiones*. Revista de Historia Naval, No. 62, tercer trimestre año 1998. Instituto de historia y Cultura Naval - Armada Española. Edición del Ministerio de Defensa. Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada. págs. 63-74.

⁹⁹ MIRA CABALLOS, Esteban: *Hacia la configuración del sistema de Flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza*. Revista de Historia Naval, No. 81, segundo trimestre año 2003. Instituto de historia y Cultura Naval - Armada Española. Edición del Ministerio de Defensa. Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada. págs. 7-20.

¹⁰⁰ Real Provisión de Carlos I de España, dada en Vitoria, su contenido está dirigido sobre la orden y forma en que se había de hacer una Armada para la guarda de los mares del poniente y contra los franceses. Museo Naval. Madrid Cole. Fernández Navarrete Tomo XXI 16-19.



procedió a un sistema de navegación mixta, el mismo podía permitir el registro suelto o la agrupación de una flota con un mínimo de ocho navíos. Con estas actuaciones se inicia el *monopolio sevillano*, el *cobro de la avería* y la *formación de las armadas guardacostas* y las *armadas de escolta*.

Posteriormente se dictaron otras normas, pero posiblemente la de mayor interés fue la Real Cédula de 1542, por la que los buques procedentes del Caribe y Nueva España debían salir de allí " *viniendo en flota*". Entre tanto, la Corona de España en su preocupación por una mejor administración pública dividió el territorio descubierto y conquistado en dos virreinos; conocidos como el *Virreinato de Nueva España*, que englobó Norteamérica y el *Virreinato del Perú* que hizo lo mismo con Suramérica, tema este desarrollado en el Capítulo IV de esta tesis en las páginas: 431-437, donde se hace referencia de la línea de tiempo y los espacios geográficos de los virreinos en el Nuevo Mundo.

De esta forma se fue consolidando, lo que se ha calificado como el gran reto comercial, con un origen muy definido por las relaciones entre España y sus posesiones ultramarinas, conocidas también como "*Indias españolas*" y que se han definido de interdependientes. Los conceptos emitidos por el *conde de Revillagigedo*,¹⁰¹ en su cargo de virrey de Nueva España, sobre este asunto y que se transcriben en el siguiente párrafo, dan una idea del pensamiento y la actitud de la época, frente a las provincias indianas y el comercio global interoceánico español:

"...No debe perderse de vista que esto es una colonia que debe depender de su matriz, España, y debe corresponder a ella con algunas utilidades por los beneficios que recibe de su protección, así se necesita gran tino para combinar esta dependencia y que se haga mutuo y recíproco el interés, lo cual cesaría en el momento que no se necesitara aquí de las manufacturas europeas y sus frutos..."

Juan Francisco de Güemes y Horcasitas Gordon
Conde de Revillagigedo y Virrey de la Nueva España.

De los conceptos antes emitidos se desprende la existencia de una posición mercantilistas de dependencia basada en la minería de metales preciosos, en lo mejor de la producción agrícola y ganadera; es decir: un *monopolio comercial* con intervención

¹⁰¹ SANGUINO ARIAS, Luis. (2002). *Historia de España, desde Atapuerca hasta la transición democrática*. Editado por: Ediciones Domen, volumen 6, págs. 239-346; volumen 7, págs. 807-1032 y volumen 9, Madrid, págs. 1141-1174.



directa del Estado, con una balanza comercial, que le es favorable, con un puerto único para facilitar el control de tráfico y el cobro de impuestos; cuya movilización dependió totalmente de las *tres rutas comerciales interoceánicas*, las cuales, son objeto de esta investigación y que a continuación trataremos de ir describiendo.

Las Flotas fueron:

1. *La Carrera de Indias*: la cual, al llegar al Caribe se dividía en:

La Flota de Nueva España

Naos de Tierra Firme o Flota de los Galeones.

2. *La Flota del Mar del Sur.*
3. *La Nao de la China o Galeón de Manila.*

9.1. La Carrera de Indias (1526–1564-1821)

Como se ha planteado con anterioridad, en las primeras décadas del siglo XVI, el comercio transoceánico no se realizó con regularidad, ya que, la circunstancia de la poca propagación de las noticias sobre los logros económicos de los descubrimientos, favorecían el entorno del citado comercio. Esto facilitó la utilización del sistema del “*navío suelto*”, que emprendía la travesía en cualquier fecha y sin protección alguna frente al posible ataque de los piratas y corsarios. Pero, ésta libre navegación ocasionó muchas pérdidas, tanto en barcos como de hombres, ya que éstos, pensando en el mayor beneficio, navegaban en pésimas condiciones y en los momentos indebidos.

Con la creación de los Virreinos se consolidó el *proyecto marítimo-comercial* de enviar dos flotas durante cada año, mediante la *Real Cedula del 10 de julio de 1561*¹⁰² y que se denominó “*la Carrera de Indias*” con una doble singladura: la de la “*Nueva España*” y la de “*Tierra Firme*”. Igualmente se estableció la navegación de las flotas en dos tiempos de partida por año de la siguiente forma: la salida de la primera se estableció

¹⁰² LUCENA SALMORAL, Manuel. *Organización y Defensa de la Carrera de India*. Consultada la página web oficial de la Biblioteca Virtual Luis Ángel Arango, Banco de la Republica, Actividad Cultural, en fecha 19 de mayo del 2014: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/lucena/orgca/indice.htm>



en enero y la segunda en agosto, respectivamente;¹⁰³ lo cual se encuentra descrito en este Capítulo II, en las páginas: 200-202. Así, desde su creación en el año 1561 hasta que la suprimieron en el año 1778 fue una *estructura naval-comercial interoceánica*, que mantuvo en funcionamiento al *monopolio comercial* de la Corona española en América

Pero, el Estado español debió continuar perfilando el sistema de "*la Carrera de Indias*" y para ello, sustanciaron jurídicamente mediante complementaciones legales y normativas, concretamente con la *Real Cedula del 18 de octubre de 1564*, dada en Aranjuez. También se estableció el centro de su organización y administración en la costa andaluza, determinándose en *Sevilla*, como puerto principal, luego *Cádiz* y *Sanlúcar de Barrameda*. El punto de partida fue a través del muy conocido *Rio Guadalquivir*.

De esa forma se conformó la red de rutas y caminos que hoy forman parte del *Itinerario Cultural*, objeto de esta investigación. El estudio del ámbito espacial y cartografía de la red de rutas y vías se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 001 - ATL y LA Ficha Técnica: 02AE – 001 - ATL, en el ANEXO A, páginas 21-22 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 001 - ATL, en el ANEXO A, páginas 27-28 de esta tesis.

Itinerario de ida: España-América: El Itinerario de ida se aprovechaba para obtener buenos dividendos con la llevada de artículos, especialmente los de lujo, los cuales tenían gran demanda indiana y podían ser gravados con altos precios e impuestos. En un principio, su partida estaba programada para el mes de abril, luego fue cambiada permanentemente para los meses de junio-julio. Esta ruta era realizada de la siguiente forma:

1. *Primer tramo de navegación:* se hacían en las aguas continentales de la *península ibérica*, en el Rio Guadalquivir. Luego de Salir de Sanlúcar de Barrameda y superado el frontón geomarítimo andaluz, continuaba a las *Islas*

¹⁰³ AGI, Indiferente General 1966, ff. 35 v-37v.

MIRA CABALLOS, Esteban. *Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de la carrera de I (1548)*. Revista de Historia Naval, No. 94, tercer trimestre año 2006. Instituto de historia y Cultura Naval - Armada Española. Edición del Ministerio de Defensa. Imprime: Servicio de Publicaciones de la Armada. págs. 7



Canarias. a 250 leguas de distancia, en un tiempo de 12 días. Allí, generalmente en el puerto de la Gomera, estaba un último apoyo logístico para los navíos antes de iniciar tan temeraria travesía.

2. *Segundo tramo de navegación*: Una vez que salían de los postreros lugares de acopio o de abrigo, siendo estos: Santa Cruz de Tenerife, o de Santa Cruz de la Palma o San Sebastián de la Gomera, en las Islas Canarias, entraban en las aguas del Océano Atlántico en travesía constante rumbo a las Antillas de Barlovento: Guadalupe y Dominica. La distancia calculada era de 500 leguas, en un tiempo de 25 días. En la isla de Dominica, recalaba, se hacía aguada y víveres y se producía la separación de los buques para iniciar las singladuras de la *flota de Nueva España* y la *flota de Tierra Firme*.

Itinerario de retorno: América-España: El Itinerario de retorno era de gran importancia, esta se derivaba porque eran los navíos que transportaban el cargamento más valioso: el oro y la plata:

1. *Primer tramo de navegación*: Una vez reunidas las tres flotas en la Habana se iniciaba el retorno, se navegaba hacia el noroeste por la vía del canal de *las Bahamas*. El viaje proseguía cerca de las Bermudas y luego se arrumbaba hacia el paralelo 38 en busca de los vientos de poniente, para llegar a las *Azores* en donde se hacía escala, custodiadas por la *Armada de la Guardia de la Carrera de Indias*. El recorrido era de mil leguas en 30 días.
2. *Segundo tramo de navegación*: En las Azores solía obtenerse información sobre la presencia de corsarios en la zona. partía del puerto de las Islas Azores. Para prevenir riesgos se preparaba la artillería y los barcos navegaban listos para el combate, arrumbando hacia la costa del Algarve y el cabo de San Vicente, y de allí se ponía proa a la desembocadura del Guadalquivir, en Sanlúcar de Barrameda. La distancia era de 300 leguas y la ejecutaban en 15 días.
3. *Tercer tramo de navegación*: desde Sanlúcar de Barrameda a Sevilla, por el Río Guadalquivir. La distancia era de 15 leguas, navegando durante 8 días.



Flota de Nueva España

La *Flota de la Nueva España* estuvo totalmente vinculada a “*la Carrera de Indias*”, por ser la singladura con destino al *Virreinato de la Nueva España*, donde arribaba, en los puertos de *Veracruz* en México. Pero su destino no se detenía allí, ya que a través del *Camino de los Virreyes* y el *Camino de Asia* o *Camino de México-Taxco-Acapulco* conectaba con el *Galeón de Manila*, en el *puerto de Acapulco*, venido des las *Filipinas*. Conformándose, de esa forma el enlace económico y el control del tráfico mercantil entre América-Filipinas para luego reexpedirlo a España a través de “*la Carrera de Indias*”.

El estudio del ámbito espacial y cartografía se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 002 - ATL y LA Ficha Técnica: 02AE – 002 - ATL, en el ANEXO A, páginas 23-24 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 002 - ATL, en el ANEXO A, páginas 27-28 de esta tesis.

Itinerario de ida: Martinica-Veracruz

1. *Primer tramo de navegación en las Indias*: en la Isla de Martinica se hacia la separación y, ya como la flota de Nueva España, iniciaba su navegación a Veracruz.
2. *Segundo tramo de navegación en las Indias*: el recorrido, de la *Flota de la Nueva España*, era realizado por las aguas del Caribe y el Golfo de México. En su trayectoria se iban desprendiendo los navíos con escalas en los puertos de San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y la Bahía de Ocoa, Santiago de la Vega (Port Royal), Jamaica, y Santiago de Cuba; Trujillo en Honduras; Campeche, Yucatán, y puerto de Veracruz. En este recorrido era protegida por la *Armada de Barlovento*. Todo el recorrido con las escalas sumaba 750 leguas y el tiempo estimado era de 30 días.

Itinerario de retorno: Veracruz-La Habana

1. *Primer tramo de navegación en las Indias*: después de las ferias y de haber conectado con el *Galeón de Manila*, la *Flota de Nueva España*, salía del puerto



de Veracruz a La Habana. Allí esperaba la flota de Tierra Firme para iniciar el viaje de regreso a España.

Naos de Tierra Firme (1533-1550-1821)

Su nombre se derivó porque esta flota tocaba los principales puertos de tierra continental de *América del sur* y *Centroamérica*. Es importante decir que también se conoció con el nombre de la *flota de Los Galeones*.

Su partida se hacía en agosto y como bien se ha venido definiendo una vez que "*la Carrera de Indias*" recalaba en *Dominica*, allí las flotas hacían aguada y víveres y se separaban. La *flota de Tierra Firme* partía entonces a *Cartagena*, dejando en la travesía algunos mercantes que se dirigían a *Margarita*, *La Guaira*, *Maracaibo* y *Riohacha*.

A pesar de que, su destino final era en *Nombre de Dios* Panamá, puerto este que posteriormente fue sustituido por *Portobello* a causa de la precariedad del puerto, sin embargo, en Cartagena hacía una escala de no menos de dos semanas, pues era necesario descargar la mercancía destinada al *Nuevo Reino de Granada*, que usualmente representaba el 25% de toda la que se llevaba a Tierra firme. Luego proseguía a Portobello, que era el verdadero terminal.

El estudio del ámbito espacial y cartografía se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 003 - ATL y LA Ficha Técnica: 02AE – 003 - ATL, en el ANEXO A, páginas 25-26 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 003 - ATL, en el ANEXO A, páginas 27-28 de esta tesis.

Itinerario de Ida de la flota de Tierra Firme: Aprovechando el verano, esta flota se preparaba para partir hacia *Portobello* en el *Istmo de Panamá*, recorriendo los núcleos socioeconómicos de: las Islas de Trinidad, Margarita, Cubagua; más los enclaves de Tierra Firme: Cumaná-Araya-Maracaibo y Cartagena de Indias. Cumpliendo con el siguiente itinerario:

1. *Primer tramo de navegación:* Una vez que salía de la Isla de Dominica, navegaban hasta Santo Domingo; de allí seguía una ruta de distribución



comercial, dejando navíos en: Trinidad, Porlamar, La Guaira, Maracaibo, Santa Marta Colombia, Cartagena. 765 leguas en 43 días.

2. *Segundo tramo de navegación:* De Cartagena de Indias a Portobello: 400 leguas en 15 días. Allí se presentaba ante las autoridades coloniales y entregaba las órdenes de la Corona.
3. *Tercer tramo de navegación:* Desde Portobello hacía conexión con Panamá, atravesando por tierra el istmo de Panamá en 4 días, para conectar con la flota del Mar del Sur y recibir toda la mercadería y los cargamentos de oro y plata del Virreinato del Perú.

Itinerario de regreso de la flota de Tierra Firme: Su regreso se iniciaba en el mes de marzo, el punto de reunión con la *flota de la Nueva España* era en La Habana, en el mes de abril, desde allí regresaban juntas. Para ello cumplía con el siguiente itinerario:

1. *Primer tramo de navegación de retorno:* Esta ruta se iniciaba en Panamá a través del *Camino de las Cruces*, en el istmo de Panamá hasta Portobello, la descripción de esta ruta se encuentra en este Capítulo II, en la página: 292.
2. *Segundo tramo de navegación de retorno:* Portobello-Habana

9.2. La Flota de la Mar del Sur

La incorporación comercial del Virreinato del Perú, más la activación económica del Virreinato de Nueva España y, al poco tiempo, el descubrimiento de la ruta de retorno desde Filipinas al puerto de Acapulco, por el navegante Andrés de Urdaneta, produjo una expansión del espacio geoeconómico del Reino de España, llegando sus límites a los confines del Océano Pacífico. Todos los intereses, tanto privados como los de la Corona, se volcaron a la explotación de los diferentes recursos económicos-comerciales y en la organización de las comunicaciones marítimas.

En esa organización se valoró la peligrosidad de la meteorología para los navíos y los tiempos necesarios para el éxito de cada derrota, lo que hizo que se eligiera el *Istmo de Panamá* como la ruta viable para en tránsito desde el Mar Caribe al Mar del Sur. De



esa forma, la conexión de “*la Carrera de Indias*” con el comercio y la economía del Virreinato del Perú, se logró con la *flota del Mar del Sur*, también llamada: la *Carrera del Mar del Sur* y, el punto de enlace se realizaba en Panamá.

El estudio del ámbito espacial y cartografía se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 004 - PAC y LA Ficha Técnica: 02AE – 004 - PAC, en el ANEXO A, páginas 29-30 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 004 - PAC, en el ANEXO A, páginas 31-32 de esta tesis.

Itinerario de Ida de la flota de la Mar del Sur:¹⁰⁴

1. *Primer tramo de navegación Panamá-Trujillo*: En Panamá se procedían a embarcar los fardos en los navíos de la flota de Mar del Sur, más una flota subsidiaria que se encargaba de llevar las mercancías y los géneros hasta *Guayaquil* y así cubrir las necesidades comerciales del *Reino de Quito*.
2. *Segundo tramo de navegación Paita-Callao y Callao-Arica-Valparaíso*: En Paita se descargaba toda la mercadería que iba al Alto Perú y Buenos Aires. Continuaba el viaje hasta el puerto del Callao con muchas dificultades a causa de los vientos que corrían en sentido contrario, por estas razones, gran parte del comercio era llevado en mulas por la costa peruana. Ya, en el Callao se preparaban algunos buques que se encargaban de llevar el comercio hasta Chile.

Itinerario de Retorno de la flota de la Mar del Sur:

Se estableció entre los puertos de: *Callao-Trujillo-Panamá* y se hacía a favor de los vientos alisios del sudoeste y luego los vientos terrales y las brisas suaves del nordeste. El tiempo invertido en la navegación era entre 15 a 20 días. Pero, para los puertos chilenos, el tiempo podía extenderse desde dos meses hasta un año.

¹⁰⁴ CANALES TORRES, Carlos y DEL REY VICENTE, Miguel: (2016). *El oro de América, Galeones, flotas y piratas*. Crónicas de la Historia. Editorial: EDAF, S.L.U., Jorge Juan. Primera Edición en libro electrónico (EPUB): Madrid, pág. 119-120.



3. *Primer tramo de navegación Valparaíso-Arica-Callao:*
4. *Segundo tramo de navegación Callao-Trujillo-Paita:* La flota partía del Callao, puerto del virreinato del Perú, en dirección a Panamá y en su recorrido realizaba escalas en *Trujillo, Paita y Guayaquil*; la travesía podía durar entre 20 días a tres semanas por los vientos, que eran favorables.
5. *Tercer tramo de navegación Guayaquil-Panamá:* En el puerto de Guayaquil se unía el “*Galeón del Oro*”¹⁰⁵ con los productos quiteños, continuando hasta el puerto de Panamá.

9.3. Nao de China o Galeón de Manila (1576 1821)

En el preámbulo histórico de esta ruta marítima encontramos la conquista y colonización de las Islas Filipinas y posteriormente el descubrimiento de la ruta marítima por el Océano Pacífico, realizada por *Andrés de Urdaneta*, quien siguiendo la corriente del *Kuro Shivo* logró conectar con el mundo asiático en pos del más codiciado de los comercios, el de las especias, la meta perseguida por el sueño colombino.

Recordemos que toda esta odisea tiene sus génesis en el sueño de *Cristóbal Colón* por encontrar la tierra prometida de las sedas y las especias, el cual también era la principal motivación de los diferentes reinos de Europa. Es interminable las mil y un aventuras que arrojados hombres del mar emprendieron, entre ellos la exploración emblemática de *Fernando de Magallanes*,¹⁰⁶ descubridor de Filipinas, quien se constituyó en el primer navegante portugués bajo el servicio del Rey de España, en dar la vuelta al mundo; misión esta continuada por *Juan Sebastián Elcano*, navegante español de origen vasco. A estos dos temerarios hombres y los marineros que los acompañaban les debemos

¹⁰⁵ Ibídem: pág. 118.

¹⁰⁶ La Corona española tuvo gran empeño en poder atravesar el Pacífico de Oeste a Este y el primer intento se produjo en diciembre de 1521, durante el viaje de circunnavegación iniciado por el navegante portugués Fernando de Magallanes y concluido por el vasco Juan Sebastián Elcano. Por tanto, son las naves del navegante Magallanes que por primera vez consiguieron alcanzar las islas de la Especiería desde tierras americanas. En esta experiencia, la nao *Victoria* partió el 21 de diciembre de 1521 de la Isla de Tidore, en las Islas Molucas y comandada por Sebastián Elcano. Mientras tanto, la nao *la Trinidad* se quedó en el puerto para hacerle reparaciones, una vez realizados los trabajos zarpó el día 22 de abril de 1522 para intentar el regreso por el Mar del Sur. Después de tomar contacto con las islas Marianas y subir hasta los 42° Norte tuvo que volver a las Molucas, donde los portugueses se apoderaron de la embarcación y su cargamento.



el inicio de las sucesivas expediciones exploratorias en el afán de la conquista de tan ansiado sueño.

La lista de osados "*lobos de mar*"¹⁰⁷ y sus aventuras se siguió enriqueciendo y en el año 1525, *fray García Jofré de Loayza* continuó el periplo marcado por Magallanes, luego *Álvaro de Saavedra y Cerón* en el año 1527, más tarde el hidalgo y marino español *Ruy López de Villalobos* en el año 1542. Pero fue el almirante *Miguel López de Legazpi*¹⁰⁸ quien en el año 1564 embarcó con la misión de colonizar las Filipinas y buscar un camino de retorno para lograr la conexión entre los dos continentes.

La suerte estaba echada y los cambios del funcionamiento de los mercados europeos se aseguraron con los millares de quintales métricos de especies que la nueva ruta conquistada aportaba a la flamante "Carrera de Indias" y con ella a la Corona. Todo lo cual fue complementado con el "tornaviaje" descubierto por *fray Andrés de Urdaneta*, en el año 1565, quien, siguiendo por el norte, tratando de escapar de los indomables alisios se dejó llevar por la corriente del *Kuro Shivo*,¹⁰⁹ logrando de esa forma la seguridad de un nuevo destino que con "el Camino de los Virreyes" en el Virreinato de Nueva Granada abría el gran portal de las riquezas de Oriente para Occidente.

De esa forma se inició la trayectoria, la cual se realizaba con un sistema de galeones, llamada en ese primer tiempo "*Carrera a Manila*" y como su nombre lo decía ese era su destino. Durante los años de 1565 a 1821; partía del puerto de Acapulco en la costa del Pacífico de Nueva España entre los meses de febrero y abril, durando 2 meses su trayectoria con destino a las islas Filipinas.

La estrella de esta ruta interoceánica fue el "*Galeón de Manila*", fue en realidad esto, un galeón de unas 500 a 1.500 toneladas (alguna vez fueron dos galeones), que hacía la ruta Manila-Acapulco transportando una mercancía muy costosa, valorada entre 300.000 y 2.500.000 pesos. Su primer viaje se realizó el año 1565 y el último en 1821, -este galeón

¹⁰⁷ Consultada la página web oficial de Manila Galleon Listing, en fecha: 26 de enero del 2014: <https://sites.google.com/site/manilagalleonlisting/16th-century>

¹⁰⁸ Ver glosario: página 1087.

¹⁰⁹ CANALES TORRES, Carlos y DEL REY VICENTE, Miguel: *El oro de América, Galeones, flotas y piratas*. Crónicas de la Historia. Editorial: EDAF, S.L.U., Jorge Juan. Primera Edición en libro electrónico (epub): Madrid, 2016, pág. 120-122



fue incautado por Iturbide-. La embarcación se construía o en el *astillero de Bagatao*, Filipinas o en *Autlán*, Jalisco en México. Iba comandado por un comandante o general y llevaba una dotación de soldados. Solían viajar también numerosos pasajeros, que podían ayudar en la defensa. En total iban unas 250 personas a bordo.

El estudio del ámbito espacial y cartografía se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 005 - PAC y LA Ficha Técnica: 02AE – 005 - PAC, en el ANEXO A, páginas 33-34 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 005 - PAC, en el ANEXO A, páginas 35-36 de esta tesis.

Itinerarios de América a Asia: La ruta Sevilla-Veracruz-México-Acapulco-Manila fue la alternativa a la ruta portuguesa hacia el oeste por el océano Índico, bordeando el cabo de buena Esperanza y el océano Atlántico. En este caso, la travesía de la Nao de la China o Galeón de Manila discurría entre los paralelos 10° y 11° con una escala en Guam y duraba aproximadamente cuatro meses, llegando a su destino entre los meses de mayo y julio. Se realizaba en tres tramos:

1. *Primer tramo de navegación:* Se iniciaba en Veracruz por el camino de los Virreyes hasta México y luego continuaba al puerto de Acapulco.
2. *Segundo tramo de navegación:* Su partida se iniciaba en el puerto de Acapulco con destino a las Islas Marianas, San Blas o Nayarit en caso de reparación o Guam.
3. *Tercer tramo de navegación:* De las Islas Marianas o Guam partía a Manila y Cavite.

Itinerarios de Asia a América: El tornaviaje seguía la ruta descubierta por Urdaneta, rodeando por el norte y ascendía hasta 30° norte. Se iniciaba entre los meses de julio o agosto, con un cargamento de seda, oro, perlas, rubíes, porcelana, cerámica, marfiles, lacas, canela, pimienta, te y una variedad de artículos de lujo. Se hacía en tres tramos:



1. *Primer tramo de navegación:* Del puerto de Manila partía el Galeón con su cargamento suntuoso y siguiendo la corriente del Kuro-Shivo hasta arribar a la Bahía de San Francisco, en California, donde hacía aguada.
2. *Segundo tramo de navegación:* Desde San Francisco continuaba su viaje bajo navegación de cabotaje, descendiendo por las Californias hasta llegar al puerto de Acapulco. El espacio de tiempo de navegación era entre 3 y 6 meses y la llegada se realizaba en torno a diciembre-enero.
3. *Tercer Tramo:* A la llegada del Galeón se celebraban las Ferias de Acapulco y se hacían los preparativos para continuar a la ciudad de México y desde allí hasta Veracruz donde enlazaba con el regreso de la Flota de Nueva España.

La Ruta de las Especies

Desde tiempos antiguos, las especies fueron un gran fundamento en el mundo de los negocios internacionales, por su exquisitez culinario, su importancia en la conservación de los alimentos, en la medicina y la estética; razones estas por las que se convirtieron en productos geoestratégicos muy preciados y de gran demanda en todas las culturas y civilizaciones, teniendo como escenario de producción al continente asiático y sus civilizaciones y el mundo grecorromano.

Un escenario comercial principal fue el *Mediterráneo* con los fenicios y la ciudad de Tiro,¹¹⁰ en donde se daban cita mercaderes y consumidores; y muchas otras surgidas de la necesidad de conectar la costa meridional de *Asia*, de las *Islas Molucas*, en Indonesia o *Islas de las Especies*, ya que de allí partía el periplo. Igualmente, el del *Mar Árabe* con *Indochina*, *Ceylán* y *la India*.

Tanto este comercio, como el de la seda y otros más fueron los promotores del desarrollo de la economía del mundo conocido, la misma se activó en gran escala a partir de la Edad Media hasta la Moderna, momento este cuando comenzó la dominación de Europa en el este.

¹¹⁰ JORDÁ, Miguel Juan. (2007). *Diccionario práctico de gastronomía y salud*. Un viaje riguroso y desenfadado por el mundo de la Cultura Gastronómica. Ediciones Díaz de Santos, S.A. Madrid, pág. 443



En el año 1453, la invasión del *imperio otomano* y la caída de *Constantinopla*,¹¹¹ con su consiguiente cierre del comercio a través del *Levante Mediterráneo*, obligó a los europeos a la búsqueda de nuevas rutas, sumado a ello la gran atracción por el negocio de las especias. Estas dos premisas hicieron poner en marcha los grandes descubrimientos de los siglos XV y XVI. Los primeros en aventurarse fueron los portugueses y los españoles en la búsqueda de una ruta a la *Indias*, que partiera desde Europa al Océano Índico.

Uno de los primeros reinos europeos, en tratar de buscar una nueva ruta marítima con la India, para establecer el comercio de las especias y todos los productos exóticos, fue Portugal. También España se interesó y cuando *Cristóbal Colón* se presentó con este propósito, la reina *Isabel la Católica* lo aceptó y avaló su aventura hacia el oeste con la meta de cruzar la Mar-Océana en el año 1492.

Pero fue *Vasco de Gama* quien logró explorar una nueva ruta, al circunvalar el continente africano, doblar el Cabo de Buena Esperanza y arribar a *Calcuta*, en el año 1498. De esa forma, los portugueses obtuvieron una ruta que les permitió por muchas décadas dominar, en régimen de monopolio el negocio lucrativo de las especias.

Sin embargo, los españoles continuaron insistiendo y, años después, la expedición de Fernando de Magallanes¹¹² en la primera circunnavegación del planeta, logró su cometido de llegar a las Filipinas, pero murió allí, en un enfrentamiento con los naturales. Finalmente, Juan Sebastián Elcano logró arribar a las Molucas.

Todas estas acciones trajeron consecuencias inmediatas, entre la Corona española y la portuguesa, tratando de llegar acuerdos, en paralelo los marinos holandeses lograron negociar con los indígenas de las Molucas y para el año 1602 fue fundada la compañía neerlandesa *Vereenigde OostIndische Compagnie*, también conocida como la *Compañía de las Indias Orientales*, que institucionalizó el *Comercio de las Especias*. De esa forma,

¹¹¹ SUAREZ, Mariú. (2001). *Más Allá del Homo Sapiens* – Volumen I. Libro II. Capítulo 14: *La Tierra Era Redonda*. Editorial: Trafford Publishing. Canadá, pág. 387-389.

¹¹² FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. (1837). *Colección de los Viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Tomo IV. *Expediciones al Maluco, viaje de Magallanes y de Elcano*. Editorial: Imprenta Nacional. Madrid, págs. 285-295.



en el siglo XVII fueron los holandeses quienes transportaron las especias a los puertos europeos.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó conjuntamente con la Ruta del Galeón de Manila, mediante la Ficha Técnica: 01CA – 005 - ATL y LA Ficha Técnica: 02AE – 005 - ATL, en el ANEXO A, páginas 33-34 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 005 - ATL, en el ANEXO A, páginas 35-36 de esta tesis.



Oleo: 5

UN PROTOTIPO DEL GALEON DE MANILA

Fuente: Consultada la página web acción cultural española, en fecha 15 de octubre del 2015:
http://www.accioncultural.es/virtuales/florida/img/rec/barco_aviles.jpg cortesía de la Fundación Nao Victoria.



10. Otras Rutas comerciales interoceánicas

En la era Moderna se recrudeció la necesidad de navegar y los *viajes transoceánicos* representaron la posibilidad de una experiencia que podía dejar grandes dividendos para los gobiernos europeos, especialmente para las Coronas de la Península Ibérica; que fueron movidas por interés como: el comercial, seguido por el de encontrar nuevas rutas y favorecido por las innovaciones que posibilitaron una navegación segura y las mejoras progresivas de los barcos.

Sin embargo, no todo era avances y posibilidades, ya que, la vida de todos los que subían a bordo de una “*nao*”, pasaba a estar ligada a la suerte de esta y a su fragilidad, igualmente, al conocimiento y destreza del piloto que dirigía la embarcación y bajo la justicia y equidad del capitán y maestro. Las mentes calenturientas de los embarcados de escasa fortuna los impulsaban a abordar y embarcarse en viajes transoceánicos, en busca de sueños transmitidos por versos marineros.

La travesía de Cristóbal Colón y de otros navegantes, más el Tratado de Tordesillas, con el reparto del *Nuevo Mundo* recién descubierto, entre españoles y portugueses gestaron la necesidad de acudir a esa cita transoceánica en pro de la conquista de nuevos derroteros, desarrollándose así una carrera a escala mundial, seguidos por las Coronas de Inglaterra, Francia y Holanda que no podían permitir la presencia única de las Coronas portuguesa y española en esos grandes escenarios del Atlántico, Pacífico e Índico.

A mediados del siglo XVI y durante todo el siglo XVII, la *hegemonía ibérica* y los diferentes comercios fueron disputados y ampliamente combatidos por los ingleses, los holandeses y los franceses. Creándose nuevas rutas comerciales para cubrir las demandas comerciales en el continente europeo. Entre estas nuevas rutas se encuentran:

- a. *La Ruta Azoguera o Ruta del Mercurio*. La ruta se hacía en conjunto con “*la Carrera de Indias*” y la *Flota de Nueva España*, los barcos que llevaban el azogue se denominaban *buques azogueros* o *azogueros*.
- b. *La Ruta del Esclavo*.
- c. *La Ruta de las Especias*: la ruta se realizaba conjuntamente con el *Galeón de Manila*.



- d. *La Ruta del Cacao*: se realizaba conjuntamente con los *Naos de Tierra Firme* y con “*la Carrera de Indias*”, en el tornaviaje para la metrópoli.

10.1. La Ruta del Mercurio o Azogue

Las riquezas minerales contenidas en los subsuelos desde tiempos inmemoriales han tenido gran relevancia en la evolución económica, la razón es, porque siempre han posibilitado la satisfacción de gran cantidad de necesidades y han generado valiosos recursos económicos. Estas premisas constituyeron para España y el resto de Europa, la base económica a lo largo de los tiempos de la Colonia. De ahí que, la *minería indiana* pasara a formar parte de un primer renglón de producción de gran importancia, así como, su proceso de industrialización, generadora de laboreo de materias primas de metales preciosos y su explotación.

Con el invento de Bartolomé de Medina, en el año 1554, llamado: “*Beneficio de Patio*” o “*amalgamación*”¹¹³ el cual, facilitó e intensificó la obtención de la plata, también, nació la necesidad de la importación del *mercurio*. Su uso se generalizó en América y repercutió en la península. La solución se presentó de inmediato con la activación de las rutas terrestres ya existentes, que permitieron su traslado desde las minas de cinabrio, en *Almadén*¹¹⁴ hasta *Sevilla* y desde allí, por “*la Carrera de Indias*” fueron llevadas hasta las *Minas Reales* de plata en los Virreinos de *Nueva España* y en *Perú*.

La primera fase de la ruta se iniciaba entre *Almadén* y las *Reales Atarazanas de la Casa de Contratación*, en *Sevilla*. En el *Arenal*, el azogue se embarcaba en navíos de poco calado, que luego navegaban por las aguas del *Rio Guadalquivir* hasta su desembocadura, en *Sanlúcar de Barrameda*; donde esperaban los galeones de “*la Carrera de Indias*” e iniciaban su singladura por el *Atlántico* hasta su arribo a *Veracruz*.

¹¹³ TRAUGOTT SONNESCHMIDT, Friedrich y FAGOAGA, José Mariano de: (1825). *Tratado de la amalgamación de Nueva España*. Editorial: Galería de Bossange (padre). París, págs. 91-93.

SÁNCHEZ GÓMEZ, Julio (1989). *De minería, metalúrgica y comercio de metales: La minería no férrea en el Reino de Castilla, 1450-1610*, Volumen 1. Editado: Universidad de Salamanca. Salamanca, págs. 313-326.

¹¹⁴ CANALES TORRES, Carlos y DEL REY VICENTE, Miguel. (2016). *El oro de América, Galeones, flotas y piratas*. Crónicas de la Historia. Editorial: EDAF, S.L.U., Jorge Juan. Primera Edición en libro electrónico (epub): Madrid, págs. 62-66.



Ya, en Veracruz se procedía al desembarco para acarrearlo en los carros o en recuas de mulas, que luego irían por el *Camino de los Virreyes* hasta México y desde allí eran distribuido a las minas de: *Zacatecas, Pachuca, Fresnillo, Guanajuato y San Luis Potosí*.

En el virreinato del Perú, se encontraba la *Mina Real de Potosí*, la cual, en sus inicios consumía el azogue de las minas de cinabrio de *Huancavelica*.¹¹⁵ Es importante decir, que estas minas ya eran conocidas por los Incas y fueron localizadas por *Amador Cabrera*, en el año 1563, con la ayuda y comentarios de los indígenas, por ser su encomendero. Por desgracia, la pertenencia de esta mina por Cabrera sufrió múltiples infortunios y por su importancia y los beneficios aportados, el *Virrey Francisco de Toledo* procedió a la expropiación, a favor de la Corona española, en el año 1573, sometiéndolo al monopolio estatal, con la creación del *Estanco de Azogue*.

Entre los años de 1771 y 1777, la producción de la mina no fue suficiente para cubrir la demanda y se debió acudir a la importación de la *Mina Real de Almadén*. De esa forma, la *ruta del azogue* para el *Virreinato del Perú*, se iniciaba en *Sevilla* hasta *La Habana*, donde hacia escala y continuaba a *Portobello*, donde desembarca para atravesar el istmo por el *Camino de la Cruces* hasta *Panamá*, del lado del Pacífico. Allí era embarcado nuevamente hasta el *puerto de Arica*. Ya, desembarcado en dicho puerto, continuaba el viaje por los *Caminos Reales del Virreinato* hasta llegar a los centros mineros de la plata. La Ruta estuvo conformada por:

1. La Ruta del Azogue: Desde *Almadén* viajaba el azogue o mercurio, recorriendo el Camino Real por las estribaciones de Sierra Morena hasta arribar a los puertos de Sevilla. Se hace una descripción especial de esta ruta, en esta Capítulo II, en la página 214-219.
2. La Ruta Atlántica del Azogue: De las atarazanas sevillanas viajaba para América el azogue de Almadén, en los navíos azogueros, condicionados por la Corona española para tal fin y proteger el monopolio estatal del mercurio. De esa forma, tanto las Rutas terrestres como la marítima y el binomio mercurio-plata se convirtieron en el eje principalísimo de la economía del Reino de España

¹¹⁵ Ibídem: págs. 74-76.



y para asegurarlo, la Corona, mediante la Real Cédula de del 4 de marzo de 1559, prohibió la exportación del mercurio sin la autorización real.

3. El Camino Real de los Virreyes: partía del Puerto de Veracruz a Zacatecas, Pachuca, Fresnillo, Guanajuato y San Luis Potosí. Esta ruta está ampliamente tratada en este Capítulo II, en la página 271.
4. La Camino Real del Mercurio del Potosí: *Huancavelica-Potosí*. Igualmente, la ruta está descrita en este Capítulo II, en la página 328.

La puesta en práctica de la industria minera en el Nuevo Mundo y la explotación de los recursos de los metales nobles conformó una serie de paisajes caracterizados por identidades que le son comunes y al valorarlos como Patrimonio se deben definir como paisajes culturales de la minería española, ya que en ellos se ha gestado una actividad extractora con intervención de la mano del hombre, su cultura y sus conocimientos técnicos para tal fin.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 006 - ATL y LA Ficha Técnica: 02AE – 006 - ATL, en el ANEXO A, páginas 37-38 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 006 - ATL, en el ANEXO A, páginas 39-40 de esta tesis.

Camino Real del Azogue de Almadén

A raíz del descubrimiento de las *Reales Minas de Plata* en los Virreinos de Nueva España y del Perú, la economía moderna y muy especializada por la industria minera, transformó a este *Camino Real del Azogue* en el eje principal de aprovisionamiento del azogue para la minería en el Nuevo Mundo y de esa forma se convirtió en el motor de desarrollo económico y comercial indiano. Una caminería construida por los naturales de la antigua Hispania.

Las Minas de Cinabrio de Almadén estuvieron localizadas en cuatro áreas e identificadas como: las *Reales Minas de Almadén*, las *Reales Minas de Las Cuevas*, las *Reales Minas de Almadenejos* y las *Reales Minas de Valdeazogues-El Entredicho*. Su importancia se acrecentó en el siglo XVI por los descubrimientos citados inicialmente y



se mantuvo hasta el siglo XIX; convirtiéndose en el centro minero más importante del mundo colonial.

Las calzadas del Camino Real del Azogue, en su discurrir, unieron los pueblos de Mérida, Córdoba y el Puerto fluvial de Sevilla y desde allí era llevado por los *galeones azogueros* hasta las Reales Minas en los Virreinos Indianos, de esa forma la ruta tomó el carácter de una *Ruta Transcontinental* y de vía de enlace para el intercambio cultural y tecnológico entre ambas costas Atlánticas.

De acuerdo a las condiciones de las vías, las condiciones climáticas y geográficas, las cantidades transportadas y los medios de locomoción utilizados, el Camino contó con tres rutas, muy densamente transitadas, las cuales se describen a continuación:

- a) *Camino Real Carretero Occidental*:¹¹⁶ Iniciaba en Almadén, continuaba por Santa Eufemia, El Viso, Hinojosa del Duque, Valsequillo, Fuenteovejuna, Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga, Llerena, Montemolín, Monasterio, Santa Olalla del Cala, El Ronquillo, Castilblanco, Alcalá del Río, Guillena, Santi Ponce hasta arribar a Sevilla, donde el azogue era embarcado en los *galeones azogueros de “la Carrera de Indias”* rumbo a los puertos de Veracruz en México y El Callao en Perú.
- b) *Camino Real Carretero Oriental*:¹¹⁷ Igual que el anterior, su inicio y recorrido se hacía desde *La Reales Minas de Almadén* hasta la ciudad extremeña de Azuaga. El Camino, a partir de este pueblo discurría por: Guadalcanal, Malcocinado, Alanís, Constantina, Lora del Río, Alcolea, Tocina, Brenes, Alcalá del Río, Guillena, Santi Ponce y Sevilla.

La Ruta de las mulas:¹¹⁸ El inicio en Almadén hasta Azuaga la misma, a partir de aquí sería: Guadalcanal – Malcocinado – Alanís - Cazalla de la Sierra – El Pedroso – Cantillana – Brenes – Sevilla.

¹¹⁶ Consultada la página web oficial del Camino Real del Azogue de Almadén a Sevilla, en fecha: 20 de marzo del 2016: <http://caminorealdelazogue.es/> - <http://caminorealdelazogue.es/camino-del-azogue/> y <http://caminorealdelazogue.es/tramos/>

¹¹⁷ *Ibidem*.

¹¹⁸ *Ibidem*.

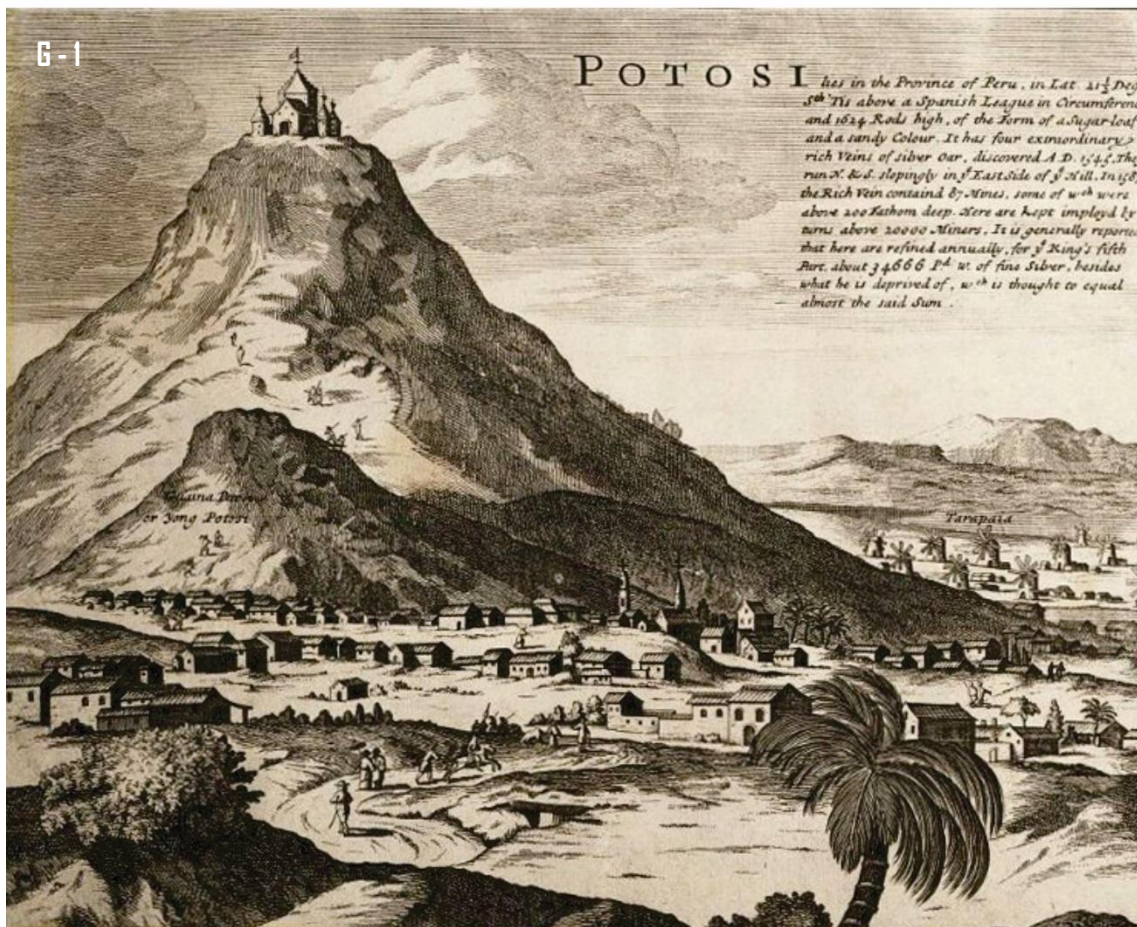


Figura: 6

RUTA DEL AZOGUE O DEL MERCURIO

F-1: Minas de Almadén: Ubicadas en Ciudad Real, Castilla-La Mancha
Fuente: Fotografía de Raimundo Pastor, en fecha: 21 de julio del 2012

F-2: Mina abandonada en la cima de la colina al norte de Real Catorce: Ubicada en San Luis Potosí, México.
Fuente: Fotografía de Jflo23

G-1: Cerro Rico de Potosí, 1715. También conocido como cerro de Potosí. Ubicado en la ciudad de Potosí, en Bolivia. Fue una Mina Real de gran importancia para la Corona española
Autor: Grabado de B. Lens



De acuerdo a las condiciones de las vías, las condiciones climáticas y geográficas, las cantidades transportadas y los medios de locomoción utilizados, el Camino contó con tres rutas, muy densamente transitadas, las cuales se describen a continuación:

- c) *Camino Real Carretero Occidental*:¹¹⁹ Iniciaba en Almadén, continuaba por Santa Eufemia, El Viso, Hinojosa del Duque, Valsequillo, Fuenteovejuna, Granja de Torrehermosa, Azuaga, Berlanga, Llerena, Montemolin, Monasterio, Santa Olalla del Cala, El Ronquillo, Castilblanco, Alcalá del Río, Guillena, Santi Ponce hasta arribar a Sevilla, donde el azogue era embarcado en los *galeones azogueros de “la Carrera de Indias”* rumbo a los puertos de Veracruz en México y El Callao en Perú.
- d) *Camino Real Carretero Oriental*:¹²⁰ Igual que el anterior, su inicio y recorrido se hacía desde *La Reales Minas de Almadén* hasta la ciudad extremeña de Azuaga. El Camino, a partir de este pueblo discurría por: Guadalcanal, Malcocinado, Alanis, Constantina, Lora del Río, Alcolea, Tocina, Brenes, Alcalá del Río, Guillena, Santi Ponce y Sevilla.
- e) *La Ruta de las mulas*:¹²¹ El inicio en Almadén hasta Azuaga la misma, a partir de aquí sería: Guadalcanal – Malcocinado – Alanis - Cazalla de la Sierra – El Pedroso – Cantillana – Brenes – Sevilla.

El Camino también tuvo su uso de retorno, ya que por el eran transportados los bienes necesarios para el funcionamiento de las minas, amén de servir como vía de comunicación y comercio entre los pueblos que unía, generándose una red vial de trasvase cultural, etnológica y etnográfica.

¹¹⁹ Consultada la página web oficial del Camino Real del Azogue de Almadén a Sevilla, en fecha: 20 de marzo del 2016: <http://caminorealazogue.es/> - <http://caminorealazogue.es/camino-del-azogue/> y <http://caminorealazogue.es/tramos/>

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ *Ibidem*.



10.2. La Ruta del Esclavo

La esclavitud como síndrome de *desigualdad ius-sico-social*, debe ser considerado un fenómeno universal y, ha sido una acción del ser humano contra el ser humano, que desde la antigüedad ha existido y que formaba parte de “*ius gentium*”, en el derecho romano, no compadeciéndose, nivel conceptual con los principios del “*derecho natural*”, manifestándose una dicotomía entre los dos conceptos y su valoración filosófica, según la interpretación que se hace del postulado de Gayo:

*“Omnes populi que legibus et moribus reguntur, partim suo proprio, partim communi omnium hominum iure utuntur; nam quod quisque populus ipse sibi ius constituit, id ipsius proprium est vocaturque ius civile, quasi ius proprium civitatis; quod vero naturalis ratio inter omnes homines constituit, id apud omnes populos peraeque custoditur vocaturque ius gentium, quasi quo iure omnes gentes utuntur”.*¹²²

Gayo, Institutas, D. 1. 1.9.

En la actualidad, para tener una comprensión clara y fidedigna que nos permita desarrollar este ítem de la *Ruta del Esclavo*, y tener los comparables con los conceptos antiguos, que hicieron viable tal comercio humano; debemos acudir a la definición establecida en la *Convención sobre la Esclavitud*,¹²³ aprobada el 25 de septiembre de 1926, por la *Sociedad de las Naciones*, la cual dice textualmente:

“...el estado o condición de un individuo sobre el cual se ejercitan los atributos del derecho de propiedad o algunos de ellos...”

Artículo 1, párrafo 1

“...todo acto de captura, adquisición o cesión de un individuo para venderlo o cambiarlo; todo acto de cesión por venta o cambio de un esclavo, adquirido para venderlo o cambiarlo, y en general todo acto de comercio o de transporte de esclavos...”

Artículo 1, párrafo 2

¹²² GAYO: *La Instituta de Gayo*. Institutas, D. 1. 1.9. Editorial: Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica. Madrid, 1845. Cita en español: “*Todos los pueblos se rigen por leyes y costumbres y usan en parte su propio derecho y en parte el derecho común de todos los hombres; pues el derecho que cada pueblo establece para sí, ese es suyo propio, y se llama derecho civil, como el derecho propio de esa comunidad; en cambio, el que la razón natural establece entre todos los hombres, es observado por igual entre todos los pueblos y se llama derecho de gentes, como si dijéramos que es el derecho que usan todas las naciones*”.

¹²³ Slavery, Servitude, Forced Labour and Similar Institutions and Practices Convention, de 1926. En lo sucesivo: Convención sobre la Esclavitud de 1926, League of Nations Treaty Series, vol. 60, pág. 253; entró en vigor el 9 de marzo de 1927.



“...el trabajo forzoso u obligatorio no podrá exigirse más que para fines de pública utilidad», y que los Estados Partes deben evitar «que el trabajo forzoso u obligatorio lleve consigo condiciones análogas a la esclavitud...”

Artículo 5

Este concepto fue ratificado y ampliado, en el año 1949, por el *Consejo Económico y Social* de las Naciones Unidas – ECOSOC.¹²⁴ Nuevamente fue ampliada y sustanciada, en el año 1956, en *La Convención Suplementaria*¹²⁵ sobre la abolición de la esclavitud, la trata de esclavos y las instituciones y prácticas análogas a la esclavitud.

Una vez visto los conceptos modernos y los antiguos sobre la esclavitud, entraremos en la materia sobre esta “trata” y *comercio transatlántico de esclavos*, que adquirió dimensiones globales y que condujo a un gran genocidio, en diferentes geográficas; promocionada y ejecutada por una sociedad de cómplices de las diversas Coronas europeas, con objetivos mezquinos de poder y dominio, más las ambiciones personales y gubernamentales que lo enquistaron.

En el caso del *comercio transatlántico de esclavos*, tuvo un carácter étnico, como consecuencia del concepto peyorativo racial y se desarrolló en los contextos africanos, europeos e hispanoamericano-caribeño y las Islas del Pacífico y del Índico, conllevando a una gran transculturación forzada y a un pluralismo cultural-religioso, entre los africanos, los europeos y los amerindios.

Las motivaciones que encausaron este proceso inhumano saltan a la vista. El principal factor fue la expansión de Europa y los *negreros europeos*, como consecuencia de los descubrimientos y con ello vino la explotación y aprovechamiento de las riquezas que bridaban el *Nuevo Mundo* y para lograrlo se necesitó gran cantidad de mano de obra de bajo o nada de costo. En consecuencia, la tendencia fue la expansión de los mercados a nivel mundial; la explotación comercial y la maximización de los beneficios. Siendo estos los precursores del *esclavismo* o *trata* en el continente africano.

¹²⁴ Informe del Comité Especial de Expertos sobre la Esclavitud, documento de las Naciones Unidas E/AC.33/13 (1951), párr. 11.

¹²⁵ Convención suplementaria sobre la Abolición de la Esclavitud, la Trata de Esclavos y las Instituciones y Prácticas Análogas a la Esclavitud de 1956 (Convención suplementaria), United Nations Treaty Series, vol. 266, pág. 3; entró en vigor el 30 de abril de 1957.



Las estadísticas han determinado que, desde el siglo XV hasta el año 1870, hubo una exportación aproximada, desde África para América, de entre once a trece millones de africanos. Los traslados se hicieron en forma inhumana y durante la travesía ocasionó terribles pérdidas por muerte, estas se han calculado entre un 15% y un 20% del global de vidas.¹²⁶ Todo esto nos lleva a conclusiones poco agradables, ya que, es evidente que, a causa de la expansión europea, África y sus originarios, en gran parte esclavizados y despojados de sus tierras, fueron los que inmediatamente recibieron los daños colaterales de tal expansión.

También hay que reconocer que la *trata de esclavos trasatlántica* tuvo sus cómplices en sus propios gobernantes y los poderes africanos, ya que, fueron muchos los acuerdos de intercambio entre los *negreros europeos* con los jefes tribales, por ejemplo:

- a) Los acuerdos entre el *Imperio del Congo*,¹²⁷ representado por *Manicongo Nzinga Mbemba* con la Corona portuguesa, en el año 1512. En este acuerdo, el Imperio congolés, se comprometió a dar los beneficios comerciales del oro, el marfil, el cobre y los *esclavos*, a cambio, supuestamente recibirían asistencia en la reorganización del sistema administrativo y jurídico de su territorio, apoyos médicos, farmacéuticos, profesores y religiosos con la presencia de misioneros, que se encargarían de expandir la religión católica. ¿Cuánto de todo este convenio recibieron los congoleses de los lusitanos? Es una pregunta que aún no tiene una respuesta concluyente.
- b) La entrada de los portugueses a *Mozambique*,¹²⁸ donde lograron, en el año 1507, convertirlo en su cuartel general, con la aprobación inicial de las autoridades locales y posteriormente se convirtieron en víctimas de los altos aranceles de exportación e importación impuestas por los lusitanos; en una muestra del poder europeo sobre el territorio y la población africana.

¹²⁶ MARTÍNEZ MONTIEL, Luz María. (2006). *Afroamérica I: La ruta del esclavo*. Editorial: Universidad Autónoma de México - UNAM. México, págs. 198-200

¹²⁷ *Ibidem*: págs. 122-124

¹²⁸ *Ibidem*: págs. 201-202



- c) En el año 1575, Portugal fundó la ciudad de *Luanda*¹²⁹ y construyó un fuerte, facilitando de esa forma la *trata de esclavos* a lo largo de la costa y en el interior del territorio; robusteciéndose el monopolio comercial portugués.
- d) El territorio de *Guinea*,¹³⁰ fue ocupado por los lusitanos y luego incursionado por los españoles y los ingleses, que los desplazaron para tomar posesión ellos. En este territorio en un principio se impuso el “*rapto*” como forma de adquisición de esclavos africanos, conformándose así *cotos de caza humana* y la llamada “*trata volante*” o “*trata itinerante*”; formas estas que luego se expandieron por otros territorios africanos.
- e) También, los reinos de *Dahomey* y de *Ouidah*,¹³¹ formaron parte de este círculo de *comercio de esclavos transatlántico* a cambio de armas de fuego y pólvora, que les permitiera asegurar sus posesiones.
- f) La ocupación de *Angola* y *Benguela*,¹³² en el año 1641, por los holandeses, quienes lograron desplazar a los portugueses de su *coto de caza esclava* y limitarlos a Mozambique.
- g) En las regiones de *Gabón* y *Loango*,¹³³ se convirtieron en los principales centros de acopio, totalmente jerarquizados. De esa forma, la *trata de esclavos transatlántica* contó con la formación de progresivas redes comerciales que partían de las costas y se ramificaban hacia el interior del continente, con la participación de jefes de linajes y con núcleos fundamentales de las citadas redes.

¹²⁹ Ibídem: pág. 143

¹³⁰ Ibídem: pág. 286

¹³¹ Ibídem: pág. 171

¹³² SANTOS PÉREZ, José Manuel & PERE, Petit y RUIZ-PEINADO ALONSO, José Luis. (2006). *La Amazonía brasileña en perspectiva histórica. La introducción de mano de obra esclava africana*. Ediciones: Universidad de Salamanca. Salamanca, pág. 28.

¹³³ MARTÍNEZ MONTIEL, Luz María. (2006). *Afroamérica I: La ruta del esclavo*. Editorial: Universidad Autónoma de México - UNAM. México, pág. 172.

CÁCERES GÓMEZ, Rina y LAW, Robín. (2001). *Rutas de la esclavitud en África y América. La Costa de los esclavos en África occidental*. Editorial: Universidad de Costa Rica. Costa Rica, págs. 28-43.



A nivel historiográfico este es un tema en muy controvertido, porque los valores conceptuales actuales no se compadecen con las realidades de hace cinco siglos atrás y no pueden ser marco de referencia para realizar valoraciones sobre este *comercio de esclavos transatlántico*, sumado a esta circunstancia tenemos la temporalidad de la *trata transatlántica*, ya que fueron casi cuatrocientos años, en donde intervinieron diversos actores e intereses y sensibilidades variables.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 007 - ATL y LA Ficha Técnica: 02AE – 007 - ATL, en el ANEXO A, páginas 41-42 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 007 - ATL, en el ANEXO A, páginas 43-44 de esta tesis.

10.3. La Ruta del Cacao

Los aportes agrícolas de las colonias españolas en ultramar al continente europeo fueron muy significativos e incluso exóticos, como lo fue el *cacao*, por su relevancia y simbolismo, por ser unos de los productos autóctonos que enmarcó la identidad del territorio americano.

Son muchas las conjeturas que se han tejido en derredor del origen de la planta del cacao, en las geografías ecuatoriales amazónicas o la mexicana. Lo cierto del caso es que todas las teorías tienen un fondo de verdad, ya que, el cacao mexicano es de una tipología distinta a la tipología ecuatorial amazónica. Pero, todas las tipologías son autóctonas del continente americano y se venía cultivando desde muchos siglos antes de la llegada de los españoles al Nuevo Mundo.

El consumo del *cacao* era muy amplio y de gran demanda por los indígenas americanos, por su delicadeza y textura de gran relevancia gastronómica, más el simbolismo místico que entrañaba, en la cosmovisión mágico-religioso de las diferentes etnias, por considerarlo el “*alimento de los dioses*”. De ahí, su gran importancia, la cual fue exportada a Europa, donde las cortes reales lo asumieron como un “*secreto sagrado*” para el disfrute propio. En pocas palabras, fue el producto que por excelencia dio nombre y sentido al continente americano, mientras que en Europa fue un impulsador de los cambios de las economías y las formas de vida del mismo europeo.



En buena parte, el *cacao* fue un producto de gran importancia en ese trasvase intercultural recíproco entre el *Nuevo Mundo* y el *Viejo Mundo*, ya que, su impacto como producto de gran singularidad produjo cambios importantes tanto en la dieta como en las costumbres y usos sociales, en España y el resto del continente europeo, convirtiéndose en un símbolo de distinción y de gran elegancia, al igual que pasaba en las culturas prehispánicas. Generando, indiscutiblemente, un *mestizaje cultural* que la historiografía europea debe reconocer.

Se puede afirmar que, el simbolismo del *cacao* y el *chocolate* está atado al encuentro histórico de dos mundos, de dos continentes, al sincretismo y al mestizaje cultural. Cuya difusión en el mundo de la gastronomía, su industria y comercialización lo llevaron a otros continentes como África y Asia, convirtiéndose así, en un producto cultural e histórico de gran demanda transnacional, enmarcado en sus espacios y paisajes agro-productores y los intercambios etnológicos y etnográficos a causa de los movimientos poblacionales de sus cultivadores y cosechadores, fomentando, de esa forma, el intercambio del dialogo y el encuentro en el espacio y en el tiempo.

También, Esta Ruta tiene un gran paralelismo con la *Ruta del Esclavo*, ya que, la mayor parte de la mano de obra que se utilizó en el cultivo y procesamiento del cacao, estuvo consignado a los *negros esclavos africanos*. En consecuencia, la *industria del cacao* por estar muy vinculada con la mano de obra esclava, obliga a estudiar esa conexión íntima con la “*Ruta del Esclavo*”, ya que estas siempre fueron de la mano. El motivo está muy claro: tanto el sistema de plantación cacaotera como el sistema esclavista de producción coexistieron en todas las formas, dependiendo la una de la otra y viceversa.

En otro orden de ideas, el haberse desarrollado su cultivo en diversos territorios americanos para luego ser llevado a Europa, trajo consigo el que su comercialización y transportación se hiciera por rutas terrestres y marítimas agroexportadoras muy específicas. Por tanto, las dinámicas generadas por el intercambio comercial y social del *cacao* de carácter intercontinental, más su carácter evocador y representativo que entrañó, en todo el conjunto de países iberoamericanos, europeos y Filipinas, durante la Colonia, hacen que se deba considerar la reconstrucción científica, tanto de la *Ruta Interoceánica* como la de los *Caminos Reales del cacao americano*. Partiendo de las zonas productoras en el continente indiano y de los diferentes lugares donde se comercializó y consumió.



En atención a lo anteriormente planteado y por ser el *cacao* una constante en la economía y comercio de la *Provincia de Venezuela* y el antiguo *Reino de Quito*, durante la Colonia, hace que, su influencia e implicaciones abarque la historiografía, más los aspectos culturales y los socio-económicos de estos países, tanto del pasado histórico como el presente, de ahí que se puedan definir una *Ruta del Cacao* conformada por una marítima y dos terrestres las cuales se identifican a continuación:

1. *La Ruta del Cacao interoceánico.*
2. *La Ruta del Cacao en Venezuela.*
3. *La Ruta del Cacao en Ecuador.*

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 008 - ATL y la Ficha Técnica: 02AE – 008 - ATL, en el ANEXO A, páginas 45-46 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 008 - ATL, en el ANEXO A, páginas 47-48 de esta tesis.

La Ruta del Cacao en Venezuela

Indiscutiblemente hubo una multiplicidad de recursos que enriquecieron ese capítulo comercial transoceánico. Aunado al comercio minero, al de especies y otros; hay que agregar el de los alimentos como la yuca, la piña, el maní, el maíz, la papa, pero el que destacó por su sutileza y por ser exótico fue el "*cacao*".¹³⁴ Como se dijo anteriormente, se puede considerar uno de los grandes símbolos americanos, por ser un producto autóctono de varias regiones de las Américas, de ahí su variedad.

Si bien es cierto, que originalmente los cultivos de cacao se daban en las regiones de México y Centroamérica. Sin embargo, el cultivo y producción con fines comerciales se

¹³⁴ Lo anecdótico de esta planta es que durante la colonización española hubo un proceso en su manipulación que se llamó la "*criollización*" del chocolate; esto consistió en la sustitución del chile o la pimienta por azúcar y especies como la canela, el ajonjolí, la vainilla etc. Resultando un nuevo producto que ha sido de gran demanda y degustación.



iniciaron a finales del siglo XVI y se desarrollan a plenitud en el siglo XVII, precisamente en las costas venezolanas¹³⁵ y, para mediados del siglo XVIII en las costas ecuatorianas.

A pesar de lo tardío de la comercialización de la industria del cacao, *Venezuela* se convirtió en el principal productor y exportador del cacao, en consecuencia, fue el principal abastecedor de *México* y *España*, que fueron los dos grandes consumidores. Luego se sumó el antiguo Reino de Quito; convirtiéndose en la constante económica y el motor de su economía de estos dos países por espacio de casi tres siglos.

El *Camino Turmero-Chuao* fue la principal ruta agroexportadora del cacao. Enclavado en el hoy conocido *Parque Nacional Henri Pittier* y la *playa de Chuao*, en el *Estado Aragua*, siguiendo la vía *El Paraíso*, *Sabaneta* y *Cepe*. lo que le da características muy singulares, en cuanto a la transportación, ya que la misma se debía realizar mediante “*peñeros*”¹³⁶ y embarcaciones de origen indígena; la cual persiste en la actualidad por no poseer acceso terrestre.

La mayor parte del Camino atravesaba, como lo hace actualmente, el bosque húmedo y nublado del citado Parque Nacional, en contacto directo con el hábitat natural de una variedad en flora y fauna exótica, así como las costumbres autóctonas de los pueblitos, lo cual ahonda en el enriquecimiento cultural; amén de ser escenografía de eventos históricos que atañen al país.

Los cincuenta y siete kilómetros del Camino iniciaban en el pueblo de *Turmero*, en las cercanías de *Maracay* y en su recorrido se adentraba en los bosques del actual Parque Nacional hasta el lugar de Las Cañadas, continuando por Pedregal, la subida Polvorín, Paraíso y culminaba en el pueblo de Chuao con sus cálidas aguas de la playa. Conjugando los paisajes de montaña nublada carabobeña y la costa aragüeña.

¹³⁵ USLAR PIETRI, Arturo. (1992). *De una a otra Venezuela*. 1ª edición 1949, 7ª Editorial: edición, Monte Ávila Editores, Caracas -Venezuela, págs. 121-125.

Los estudios de la economía de Venezuela, durante los siglos XVII y XVIII demuestran que su gran desarrollo y cuantía se debió a la exportación del cacao, convirtiendo en el gran productor y exportador de dicho producto, abasteciendo casi en su totalidad los dos mundos consumidores para ese momento histórico: España y México. Igual situación lo tuvo la región de Guayaquil en Ecuador.

¹³⁶ Ver glosario: pág. 1090.



Fue la ruta obligada de los grandes “cacaoteros”¹³⁷ del *pueblo de Chuao*, para poder salir del valle hacia la costa. Circunscrita a una topografía por demás irregular, por sus fuertes pendientes y lo angosto y abrupto del camino, serpenteando entre las montañas de la *Cordillera de la Costa*, los pequeños valles con sus paisajes del cuaternario reciente y bajo lluvias torrenciales y pertinaces, más los santuarios que protegen la *avifauna nacional*.

El *cacao venezolano* y la industria cacaotera era muy preciados, desde el cultivo hasta la exportación constituyó la gran fuente de riqueza en Venezuela y bajo la administración de la *Compañía Guipuzcoana*.¹³⁸ Esta situación socioeconómica, en la época colonial originó el calificativo histórico y muy venezolano del “*Gran Cacao*”; para identificar a los ricos dueños de las haciendas, que poseyeran más de 50.000 árboles de cacao e igualmente permitió la fundamentación de una poderosa y elitista nobleza criolla, denominada “*los grandes cacaos*”.

Otro aporte que se debe tomar en cuenta es la tipología agro-productora de las *haciendas cacaoteras*, sus plantaciones y la implementación de los sistemas de riego. A ello se une la arquitectura colonial de la “*Casa Grande*”, con sus corredores definidos por sucesiones de columnas con capiteles y bases toscanos; construida de bahareque con revestimientos de cal y techos de tejas.

En sus alrededores, se levantaban los *bohíos* donde habitaban los esclavos; el “*patio de secado*” del cacao dominando el centro del poblado más el “*almacén del cacao*”. La religión también estuvo presente a través de una pequeña iglesia con su torre campanario y, en la parte exterior de su patio, ubicada la “*Cruz del perdón*”, conformando así, una estructura urbana en un medio rural y la supervivencia de una cultura viva con profundas raíces, los cuales constituyen un Patrimonio Inmaterial de gran importancia

¹³⁷ BUSHNELL, David, (2002). *Simón Bolívar: hombre de Caracas, proyecto de América: una Biografía*. Editorial: BIBLOS. Argentina, págs. 11-13.

CLEMENTE TRAVIESO, Carmen. (2007). *Las esquinas de Caracas*. Editorial: CEC, S.A. Los libros de EL NACIONAL. Caracas, págs. 111-112.

¹³⁸ SONESSON, Birgit. (2008). *Vascos en la diáspora: la emigración de la Guaira a Puerto Rico, 1799-1830*. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas - CSIC. Sevilla, págs. 24-30.



Figura: 7

Ruta del Cacao

F-1: Imagen de la Ruta del Cacao en Venezuela y el espíritu nacionalista de esta tradición y de su Ruta.

Fuente: Cortesía de la Fundación Viva el Cacao. Nuestra ruta es Venezuela.

F-2 y F-3: Vista del fruto del cacao y una parte del Camino que lleva a Chuao.

Fuente fotográfica: Cortesía del Sr. Ernesto O. Boede y Creative Commons de Flickr.



La Ruta del Cacao en Ecuador

En el siglo XVI fue el inicio de la conquista de las rutas oceánicas y la transculturación sobre el Atlántico, entre tanto, el Caribe fue el mar de la aventura y sus costas fueron los escenarios de las epopeyas de los conquistadores del norte y del sur de un continente confundido con las Indias Orientales. Pero fue la peripecia heroica de la aventura española la que penetró las altas mesetas cordilleranas andinas y, a pesar de estar *Ecuador* en un recodo del Pacífico, las leyendas de un tesoro perdido impulsaron las velas de los navíos y *Quito* se convirtió en el punto inalcanzable a causa de lo fragosa cordillera.

A pesar de ello, los ríos fueron explorados y, entre tantos descubrimientos, los españoles se encontraron en la costa ecuatoriana un tesoro más valioso que, el mismo oro acarreado por los ríos quiteños. Ese tesoro fue la mazorca amarilla del *cacao*, nacido en las estribaciones de la sierra y en el oriente hasta la costa central y meridional de la actual República del Ecuador.

Entre la densa selva del norte, hoy Provincia de Los Ríos, los conquistadores españoles se abrieron paso a lo largo de la Cuenca del Río Guayas, encontrando “*El Cacao de Arriba*”. De esa forma nació la historia legendaria del *cacao ecuatoriano* con su exquisito sabor y aroma profunda. La región cobró importancia y nació el pueblito de San Lorenzo de Vinces, fundado por el Primer Teniente de Corregidor *Andrés de Veinza* y con la villa se fundaron los pueblos de Palenque y Baba. De esa forma la costa se convirtió en el eje productivo de la exportación del cacao y el centro de la acumulación, teniendo como base el *modelo agroexportador*.

Con este modelo económico ecuatoriano se vinculó el mercado interoceánico español, pero bajo condiciones de subordinación lo que conllevó a que el crecimiento de la economía y las posibilidades de crecimiento en el comercio estuvieran supeditadas a los ciclos de auge o caída de la venta externa. Por ello, la rentabilidad de la *agroexportación*, realmente fue una fuente de inversiones para el auge de los negocios privados y el financiamiento de los presupuestos fiscales.

Fue a finales del siglo XVIII, cuando el Reino de Quito entró al escenario de la agroexportación del cacao en los mercados europeos, ya que hasta ese momento lo había hecho la Provincia de Venezuela, con el monopolio comercial de la *Casa Guipuzcoana*.



Sin embargo, en los mercados peruanos, panameños y mexicanos, el *cacao guayaquileño*, sí que hizo la competencia al *cacao venezolano* y su exportación desde el siglo XVII, vía Acapulco, fue tomando auge e inundando los mercados indianos en las geografías de los mismos.

La oportunidad se dio a partir del momento de la liberalización del comercio español a causa de las *reformas borbónicas*¹³⁹ y, en el año 1789, el comercio del *cacao guayaquileño* se liberó de dos siglos de prohibiciones y pudo participar en los mercados europeos con estepreciado recurso, además, pudo consolidar el monocultivo.

Pero, el comercio agroexportador del cacao quiteño, no solo obtuvo acceso al libre comercio, también fue favorecido por las citadas reformas, en lo referente a la política oficial de proteccionismo, la cual se reflejó en la reducción de impuestos y derechos aduaneros, coincidiendo con el gran auge de la demanda internacional, derivada de la recuperación económica tanto de México como de España y la Europa occidental. Comenzando así el gran “boom” del comercio del *cacao quiteño*.

¹³⁹ ANDREO GARCIA, Juan. (1991). *La intendencia en Venezuela: Don Esteban Fernández León, intendente de Caracas, 1791-1803*. Editorial: EDITUM. Murcia, págs. 32-33.



11. Las Rutas Comerciales Indianas Intercontinentales

La apertura de las *rutas comerciales trasatlánticas* se dio a partir del primer viaje de Colón y, con ella, la inversión de capitales nacionales y extranjeros, en la explotación del tráfico naval castellano. Con el intercambio mercantil de los genoveses, burgaleses, flamencos, portugueses, franceses e ingleses, el puerto de Sevilla vivió una era de “*babel*” de nuevas costumbres y lenguas.

En los primeros diez años, siguientes al descubrimiento, se observó una gran dedicación para poner en marcha un sistema de relaciones mercantiles con las *Indias*, con muchas demandas e intereses económicos contrapuestos, por ejemplo: el *monopolio comercial* impuesto desde sus inicios, de cara a la práctica de la *libre competencia mercantil* y la explotación privada de la agricultura, la ganadería y la minería. Confirmándose una vez más, el modo tradicional del *Reino de Castilla*.¹⁴⁰

Los avances en el tiempo y con él, en las políticas comerciales, fiscales y control riguroso de la mercadería, más los cometidos operativos de administración estuvieron bien enfocados y administrados por la *Casa de Contratación*. Igualmente, todo lo relacionado a la navegación con la creación de la *Escuela de Cosmógrafos y Mareantes*.

Prácticamente, el *arte náutico* y el *monopolio comercial* estuvieron garantizados por las ordenanzas del año 1511,¹⁴¹ que garantizo el marco legal y la jurisdicción civil y criminal en todo lo concerniente a las cuestiones de la navegación y el comercio con las Indias. De esta forma, tanto el tráfico como el comercio con el *Nuevo Mundo* quedó sistematizado y con las posibilidades de ir perfeccionándolo en los tiempos venideros; haciendo las adaptaciones necesarias para la seguridad de los evidentes peligros surgidos por la meteorología y las posibles amenazas de guerra y piratería.

¹⁴⁰ CERVERA PERY, José. (1982). *La estrategia naval del Imperio: auge, declive y ocaso de la Marina de los Austrias*. Editorial: San Martín. Madrid.

¹⁴¹ CERVERA PERY, José. (1997). *La Casa de Contratación y el Consejo de Indias: las razones de un superministro*. Editorial: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Madrid, págs. 107-133.

CANALES TORRES, Carlos y DEL REY VICENTE, Miguel. (2016). *El Oro de América, Galeones, flotas y piratas*. Crónicas de la Historia. Editorial: EDAF, S. L. U., Jorge Juan 68. Madrid – México – Buenos Aires – San Juan – Santiago, 2016. Primera edición en libro electrónico (EPUB): mayo 2016, págs. 99-100



Este nuevo flujo comercial, entre Indias y Europa, trajo la necesidad de organizar las *flotas mercantes*, las cuales se iniciaron en el año 1521, durante el reinado de *Carlos I de España*; con ocho navíos comerciales y dos de la armada. Estas flotas se siguieron enviando esporádicamente, sin regulaciones legales.¹⁴²

Ya, en los territorios del Nuevo Mundo, la exploración territorial se hizo frecuente y, con esta, el desarrollo en el campo del conocimiento geográfico, la cartografía y los aspectos corográficos. Los mapas se convirtieron en la fuente mejor detallada del desarrollo de la actividad humana y los medios de comunicación territorial y comercial.

El elemento principal que colaboró con esta comunicación fueron los *Caminos Precolombinos*, generados por la intensa actividad indígena, entre caminando y comerciando a trueque, combinado con el arte de hacer *trochas*, *escaleras* y *puentes de bejucos*; en un constante yendo y viniendo de tambo en tambo y a la velocidad de las mulas. Pronto los españoles se montaron en esa magnífica *red de caminos y trochas*, haciéndola propia, con las debidas intervenciones para poder ser carreteado y facilitar el tránsito de: los *indios cargueros*, los caballos, mulas, bueyes y carretas. Concretando, podemos clasificar las Rutas según sus construcciones en:

1. Los Caminos de Agua
2. Los caminos de recuas o de mulas y *bestias* o *indios cargueros*¹⁴³.
3. Las trochas:
4. Caminos de herradura:
5. La calzada de piedra:

¹⁴² *Ibidem*, págs. 111.

¹⁴³ Ver glosario: pág. 1080.



11.1. Los Caminos de Agua

Desde su pasado histórico, la hidrografía americana ha corroborado ser el poseedor del mayor sistema fluvial del planeta, representado en sus numerosos ríos y lagos, cuyos recursos hídricos siempre han sido grandes ventajas competitivas para el transporte fluvial-lacustre y las rutas agroexportadoras. En la actualidad se ha agregado el beneficio del eco-turismo fluvial y las antiguas rutas lacustres, fluviales y mixtas.

El papel de las cuencas hidrográficas de ríos, lagos y en conjunto con los caminos reales, como sistemas de comunicaciones indianas en el territorio fue fundamental, en la globalización del comercio español, de igual manera, sus actuaciones como puentes de los flujos interoceánicos en el tráfico y comercio entre las diferentes regiones del Atlántico y del Pacífico; convirtiéndose en verdaderos *corredores interoceánicos e intercontinentales*. Por ejemplo:

1. *Rio Guadalquivir*
2. *Rio Grande-Golfo de México.*
3. *Rio San Juan-Lago Nicaragua-Pacífico.*
4. *Rio Chagres-Camino de las Cruces-Panamá.*
5. *Rio Magdalena y Canal del Dique.*
6. *Mar Caribe-Lago de Maracaibo y sus afluentes.*
7. *Ríos Guayas-Naranjal-Pacífico.*
8. *Ríos Orinoco-Meta-Pacífico.*
9. *Ríos Amazonas-Putumayo-Pacífico.*
10. *Ríos Orinoco-Atabapo-Rio Negro-Amazonas.*
11. *Cuenca del Rio Amazonas con la Cuenca del Rio de La Plata.*
12. *Ríos de La Plata-Paraná.*

Para su comprensión como parte fundamental del *Itinerario de “la Carrera de Indias”* es necesario del conocimiento crítico de las variables que articularon los contextos urbanos, los defensivos y los comerciales con sus procesos históricos;



utilizando los referentes de los valores como paisajes naturales-geográficos-ambientales y sus relaciones con lo tecnológico-económico-gubernamental. Siendo esta una premisa de esta investigación, donde se considera el despliegue y desarrollo de estas rutas y medios de comunicación, en un sentido histórico que lo determina, toda vez que tanto su construcción como su puesta en acción tuvo un carácter social-económico, tecnológico-defensivo, material y simbólico.

Fueron Varios los circuitos económicos que se fundamentaron en estas redes comerciales fluviales y lacustres, en el dilatado espacio geográfico indiano, que, como ya sabemos, se establecieron sobre anteriores redes de complementariedad indígena, cuya vigencia no fue cuestionada; dinamizándolas simultáneamente para su mejoramiento y conversión en nuevas rutas que estuviesen acordes con las exigencias contextuadas del comercio interoceánico.

Tal dinámica exigió la construcción de puertos fluviales y lacustres; embarcaderos y bodegas, cuyas localizaciones, en los cruces de caminos fueron determinadas por la necesidad de asegurar los trasbordos de las mercaderías y de los viajeros; más las relaciones socioeconómicas entre los representantes de los diferentes gobiernos hispánicos, los militares y eclesiásticos, tanto a nivel local, regional y peninsular.

Se puede decir que, estas redes lacustres-fluviales y mixtas fueron los vínculos de una sociedad colonial y de un nuevo sentido de la circulación de las riquezas, fundamentado en los principios del mercantilismo y dotado de contenidos simbólicos muy diferentes al intercambio comercial indígena. Siempre vinculados a los intereses de la metrópoli, de ahí que fuesen levantados de cara al mar a través del *Rio Guadalquivir* y la participación de los navíos de “*la Carrera de Indias*”.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 009 - ICO y la Ficha Técnica: 02AE – 009 - ICO, en el ANEXO A, páginas 49-50 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 009 - ICO, en el ANEXO A, páginas 51-52 de esta tesis.



El Río Guadalquivir, génesis de la Ruta Transoceánica Indiana

El *puerto de Sevilla* ya gozaba de notoriedad con su tráfico y comercio de productos de sus fértiles riberas, pero, fue el descubrimiento del *Nuevo Mundo* el que, lo convirtió en el “*puerto intercontinental del comercio global de la Edad Moderna*”; en consecuencia, asumió su rol de *escala universal* y obligada en la gran *ruta transatlántica*.¹⁴⁴ Razones estas suficientes para el establecimiento de la *Casa de la Contratación*.

El *Reino de Castilla*, detentador del monopolio comercial indiano, paso a estar en el centro del mundo conocido, conjuntamente con el *Reino de Sevilla*, que abarcaba las provincias de *Huelva*, *Cádiz* y *Sevilla*. A lo anterior descrito se sumó el nuevo modo de pensar y de vivir de la Edad Moderna, superando el *statu quo* del *Medioevo*.

Como bien sabemos, en el puerto aunaba el comercio de la *ruta del mediterráneo*, la *ruta atlántica-africana* y la *ruta atlántica-europea*, más la de los navíos provenientes de *Ceuta*, *Aleandría*, *Génova*, *Pisa*, *Tánger*, *Túnez*, *Lombardía*, *Inglaterra*, *Portugal*, amén de otros lugares. Agregándose el hecho de estar favorecido por su estratégica localización y las ventajas de ser un puerto interior, lo cual, fue su mejor garante ante los ataques de la piratería.

Enhorabuena, porque los descubrimientos vinieron a contribuir positivamente en un mayor desarrollo de la actividad portuaria en toda la costa atlántica andaluza y brindó un abanico de posibilidades con la “*empresa colombina*” a través del *Río Guadalquivir* que definió la *Ruta Fluvial Sevilla-Sanlúcar de Barrameda* o *Ruta Génesis* de la *Ruta Transoceánica Indiana*, y la singladura vital de las flotas de “*la Carrera de las Indias*” para el sostenimiento del Imperio Español “*allende los mares*”.

No todo fueron ventajas, ya que, la historiografía revela los múltiples inconvenientes de la navegación fluvial, originada por su poca pendiente, más los meandros, los bajos de arena y la obligada superación de la *Barra de Sanlúcar*,¹⁴⁵ cuya acumulación de lodos y

¹⁴⁴ MENA GARCIA, María del Carmen: *Sevilla y las Flotas de Indias: la Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Editorial: Universidad de Sevilla. Sevilla, 1998, pág. 233

¹⁴⁵ Ibídem: pág. 234.

Recopilación De Diferentes Resoluciones, Y Ordenes De Su Magestad, Consultas, Informes, Y Dictámenes De Tribunales, Ministros, y Generales Sobre Si La Casa De Contratación, el Consulado, y la Tabla, y Juzgado de Indias, debe residir en Sevilla,



fangos arrastrados por el río, más el efecto de las mareas y de los vientos, lo convirtió en un paso altamente peligroso para los navíos y que solo podía ser superado por la destreza de los “*Prácticos*” o capitanes cualificados y conocedores de la zona. Sin embargo, entre los años 1740 y 1789 naufragaron 118 barcos, lo que obligó a la Corona española plantearse el traslado del puerto fluvial de Sevilla a Cádiz.



Oleo: 6

CURSO DEL RÍO GUADALQUIVIR DESDE SEVILLA A SU DESEMBOLCADURA - 1760

Es un lienzo, pintado a mediados del siglo XVIII, que representa el curso del Río Guadalquivir y su desembocadura en Sanlúcar de Barrameda, en el año 1760. Igualmente están representados el pendón del Rey Carlos III de España y el escudo de la ciudad de Sevilla con la imagen del Rey San Fernando.

Fuente: Consultada la página web oficial de la Casa consistorial de Sevilla, en fecha: 06 de noviembre del 2016: <http://patrimoniumhispalense.com/es/espacio/casa-consistorial/curso-río-guadalquivir-sevilla-hasta-desembocadura>

Autor: Anónimo sevillano.

Ubicación actual: Escalera principal de la Casa Consistorial de Sevilla y forma parte del inventario de obras de arte del Ayuntamiento de Sevilla.

Cádiz, ó en otra parte... Impreso en Madrid, y por su Original en Sevilla, por Juan Francisco de Blas y Quesada – Inspector Mayor de dicha Ciudad, España, 1725, págs. 74-75



El Río Grande o Río Bravo del Norte y el Paso del Norte

El Río Grande y el Paso del Norte es un fragmento de ese camino que unía el centro del Virreinato de la Nueva España los territorios de los actuales *Estados de Texas y New México*. Era el lugar con menos complicaciones para hacer el cruce del *Río Bravo del Norte* o *Rio Grande* y permitió la continuación del *Camino Real de Tierra Adentro*.

El arribo de la expedición española, en el año 1581, definió el comienzo de la historiografía del lugar, en medio de dos cadenas montañosas, levantadas en el desierto y con un gigantesco río, cuyas márgenes definían una frontera, la del norte y la del sur. Conformando un lugar de abastecimiento, en medio de la nada y la soledad después de atravesar el árido desierto, confrontando la hostilidad de un ambiente desconocido, impactante y sorpresivo, pero al mismo tiempo acogedor y reconciliador; un lugar para el descanso y la recuperación, para luego continuar el viaje, ya hacia el norte o ya, hacia el sur.

Pero, hasta el 30 de abril del año 1598, con la expedición dirigida por *Juan de Oñate*, fue cuando este territorio drenado por el Río grande se convirtió en la geografía de cobijo de los españoles hacia el *Paso del Norte-Santa Fe y Chihuahua-Minas de El Parral y Santa Bárbara*. Prontamente, el trabajo misional dio sus frutos y en 1659, *Fray García de San Francisco* fundó la *Misión de Nuestra Señora de Guadalupe de los Mansos del Paso del Norte*,¹⁴⁶ de la cual se hace referencia en el Capítulo IV, página 411 de estas tesis.

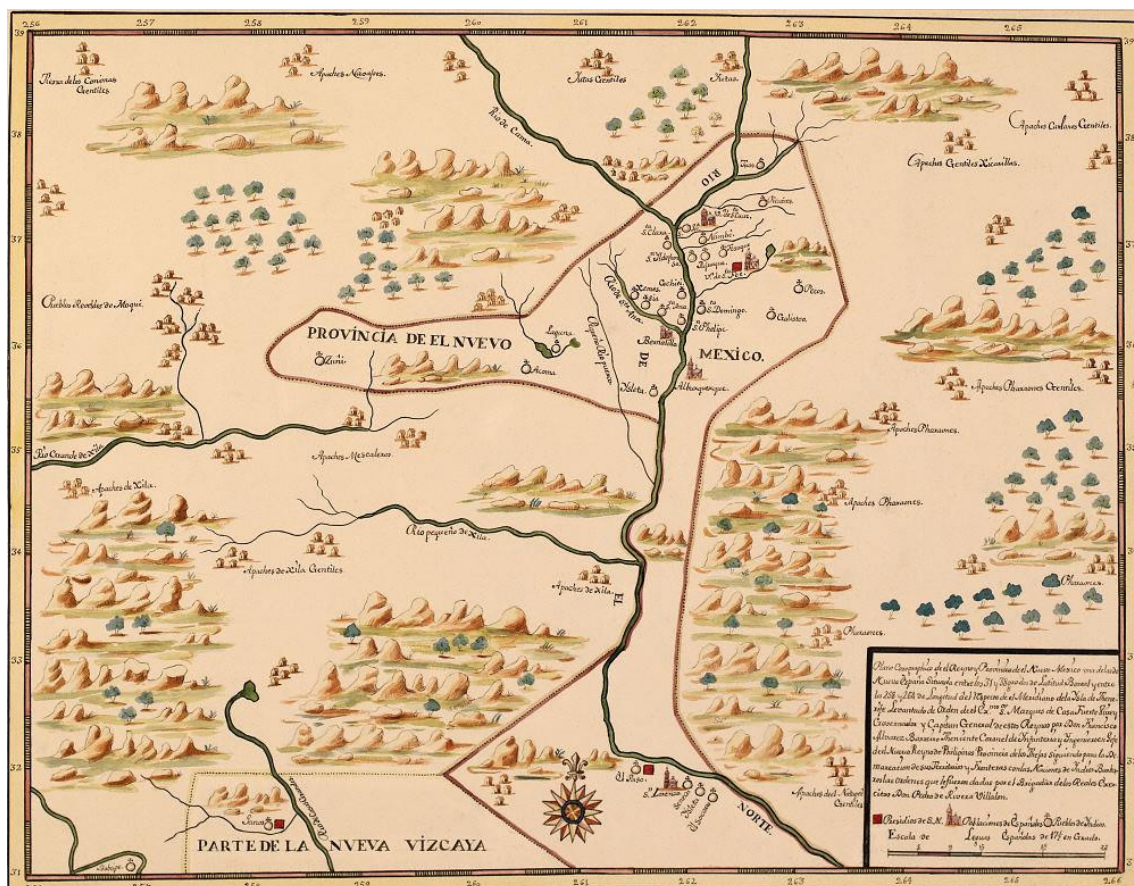
Para el año 1682, en el lado sur del *Rio Grande* fueron fundados cinco asentamientos: *El Paso del Norte, San Lorenzo, Senecú, Ysleta y Socorro* y con la construcción de su “*presidio*”, en 1684, más el florecimiento de la agricultura, en especial los viñedos y la producción de brandy y vino de alta calidad; logró convertirse en un enclave urbano-comercial del *Camino Real de Tierra Adentro*.

En el año 1821, *México* obtuvo su independencia del Reino de España y con ella, esta región del Paso del Norte, más la región de los estados actuales de Texas, New México, Arizona y California. Pero, se iniciaron las hostilidades con Estados Unidos, que

¹⁴⁶ GONZÁLEZ HERRERA, Carlos. (31 de agosto del 2007). *La frontera que vino del norte*. Editorial: Penguin Random House Grupo Editorial: México. México, 2007. Capítulo 7.



se agudizó con la *Batalla de El Brazito*¹⁴⁷ y México debió celebrar con Estados Unidos el *Tratado de Guadalupe Hidalgo*,¹⁴⁸ el 2 de febrero de 1848. A partir del ese año, el *Río Grande* se convirtió en la frontera entre México y los Estados Unidos. En su recorrido incluye: El paso y Ciudad Juárez hasta el Golfo de México.



Mapa: 4

MAPA DE MISIONES Y PRESDIOS EN EL PASO DEL NORTE - 1747

Autor: Francisco Álvarez Barreiro.

Fuente: Mapa cortesía del Centro de Historia de América de la Universidad de Texas en Austin (di03656).

Visitada la página web oficial Texas Beyond History: 06 de noviembre del 2016:

<https://www.texasbeyondhistory.net/paso/history.html>

¹⁴⁷ KISER, William S. (14 de septiembre 2011). *Turmoil on the Rio Grande. The Territorial History of the Mesilla Valley, 1846-1865. (La agitación en el Río Bravo: Historia del Valle de Mesilla, 1846-1865)*. Primera Edición. Editorial: Texas A & M University Press. Estados Unidos, págs. 11-32.

¹⁴⁸ GAO: United States General Accounting Office. *El Tratado de Guadalupe Hidalgo definición y lista de las concesiones de tierras comunitarias en Nuevo México: report to Congressional requesters*, Washington, DC, septiembre 2001, pág. 7



Río Chagres y el Camino Real de Cruces

Las noticias sobre el *Río Chagres* se obtuvieron por la incursión de *Cristóbal Colón*, durante su cuarto viaje, en el año 1502, y lo bautizo “*Rio de los Lagartos*”.¹⁴⁹ Con el paso del tiempo, se le empezó a llamar “*el Río Chagre*”, derivado del nombre de cacique que controlaba esa zona; finalmente se terminó llamando *Rio Chagres*.

En el año 1513, *Vasco Núñez de Balboa* cruzó el Istmo y descubrió que los dos océanos estaban separados por una estrecha franja de tierra. Ante tales noticias, en el año 1527, el *emperador Carlos I de España* encomendó a *Hernando de la Serna* buscar ese camino; acto seguido, La Serna procedió a realizar las exploraciones correspondientes y se definió el *Camino de Cruces* con el *Rio Chagre*, que cobró una gran importancia como facilitador para ver realizada la idea de encontrar ese paso de agua a través del *Istmo de Panamá* que uniera los dos océanos: el *Atlántico* y el *Pacífico*.

Con la información ampliada, en el año 1534, el *Rey Carlos I de España*, ordenó por Real Decreto, al gobernador de Panamá procediera a levantar los planos que permitieran el trazado del camino, entre el Atlántico y el Pacífico, siguiendo la ruta de navegación del Río Chagres. Pero, la opinión descalificativa del citado gobernador hizo mella en la decisión del Monarca, quien desechó la idea del proyecto.

Se estudiaron varios lugares, pero el que realmente dio con una excelente solución fue la *Ruta fluvial del Río Chagres* en conjunto con otro camino denominado el *Camino de las Cruces*. Este camino tal cual como fue planteado fue el que precedió al que es hoy el *Canal de Panamá*. Pero, el recorrido de este camino entrañó la necesidad de sumergirse en una de las selvas más peligrosas del planeta, la de Darién. Donde los manglares en compañía de los terribles cocodrilos de aguas saladas convertían en una proeza el caminar. Su recorrido tenía aproximadamente unos 80 kilómetros de distancia con una anchura de 3 pies, el material usado fue la piedra cubierta de arcilla para así alisar su superficie.

Durante el siglo XVI, las *Flotas de Tierra Firme* navegaban llevando los cargamentos hasta el puerto de *Nombre de Dios* y el trayecto iniciaba en esa antigua población, ubicada en la costa atlántica y llegaba en la *antigua Panamá*, ubicada en la

¹⁴⁹ SIBAJA, Luis Fernando. (2005). *El cuarto viaje de Cristóbal Colón y los orígenes de la provincia de Costa Rica*. Editorial: EUNED, pág. 57.



costa del Pacífico. Pero, a finales del Siglo XVI y, después de la destrucción de *Nombre de Dios* por los piratas, nuevamente se planteó la búsqueda de un camino más corto entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. Nuevamente cobró fuerza el proyecto y por el cauce del Río Chagres empezaron a transportarse las mercaderías, convirtiéndose así en la principal puerta de la América Hispánica desde el Atlántico y en la *Ruta Interoceánica*.

Su gran importancia como ruta comercial de la Corona Española se derivó por su situación geográfica muy estratégica y la facilitación de las conexiones entre la *Vieja Ciudad de Panamá* con *Nombre Dios*; agregándose, a partir del año 1597, la de *San Felipe de Portobello*, convirtiendo así el *Istmo de Panamá* en el puente que unió los dos océanos y las Américas. Aunado a ello su multiplicidad de trazado realizado sobre líneas de caminos terrestres y fluviales interoceánicas.

Su estrecho camino apenas pavimentado fue testigo perenne del transporte del oro y la plata que provenía del Perú a las *Ferias de Portobello*, documentada en el Capítulo I página: 134 de esta tesis. Se calcula que por sus calzadas se llegó a transportar entre 100 y 200 toneladas de plata, cargadas a lomo de mulas y al grito de los arrieros, quienes iban llevando, entre océano a océano, su codiciada carga. Con cada travesía corrieron las noticias y como era de esperar se despertaron las codicias de famosos piratas y corsarios, como Henry Morgan y Francis Drake.¹⁵⁰

Fue un *Camino Real* promisor, no solo para el Reino de España y el comercio mundial que se estableció, también fue un modelador y formador de la economía y la cultura panameña en ese momento histórico. Su estrecho de piedras de diferentes tamaños, enclavadas en la tierra, dio la solidez y la firmeza para el paso de los tesoros que provenían de las diferentes provincias del Virreinato del Perú, permitiendo a través de la selva lluviosa, su traslado hasta los galeones que estaban en espera del Portobello y así navegar por las aguas del Caribe y luego del Atlántico, rumbo a Sevilla su destino final.

El Camino fue mixto, conformado por varios trocales que se enuncian a continuación:

¹⁵⁰ En el año 1572 y luego en el 1573, el corsario Francis Drake atacó y saqueó al pueblo Nombre de Dios, eso motivó a que los españoles cambiaran el puerto a la bahía de bolsa y la fortificada Portobello.



1. *El Camino de Cruces*: con parte de su recorrido por el Río Chagres y el final por tierra, conectando de esa forma el Mar Caribe con el Océano Pacífico.
2. *El Camino Real Portobello-Panamá*:
3. *El Camino Real Nombre de Dios*:

Sus trayectos fueron:

1. *El primer trayecto*: Se ubicaba en *Santa María de la Antigua del Darién*-Golfo de San Miguel, este camino facilitaba la comunicación interoceánica.
2. *El Camino Real o Camino de las Cruces*:¹⁵¹ El camino iba desde Cruces a Nombre de Dios, con un recorrido de aproximadamente 18 leguas. Su uso estaba limitado a la estación seca o de verano y era de *recuas*.
3. *Ruta fluvial del Río Chagres*: La Ruta remontaba por el *Río Chagres* desde el *Fuerte San Lorenzo*¹⁵² hasta la población de *Venta de Cruces*, Allí, encontramos la principal estación, llamada: *Venta de Cruces*, la cual fue fortificada a finales del siglo XVI. continuando por el camino de recuas hasta el puerto de Panamá. Su tramo fue el más largo de todos con un trayecto de navegación de cinco leguas, a través del Río Chagres hasta su desembocadura.

El final de la colonia trajo consigo el olvido y sus historias quedaron ocultas por el ropaje de la selva y no fue sino en los tiempos presentes a causa de las expansiones demográficas y agrícolas que se ha revelado, afectándolo en muchas aéreas, hasta incluso la desaparición de su demarcado. Sin embargo, las prospecciones arqueológicas han revelado el gran vínculo tangible entre el Camino Real y el pre-colombino.

¹⁵¹ CASTILLERO CALVO, Alfredo. (1984). *La ruta transístmica y las comunicaciones marítimas hispanas, siglos XVI a XIX*. Ediciones NARI.

El Camino de las Cruces fue ordenado por el Virrey del Perú, Francisco de Toledo en el año 1569, para evitar los continuos problemas durante la estación lluviosa.

¹⁵² LLAGUNO AMIROLA, Eugenio. (1829). *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*. Volumen III. Editado por: en la Imprenta Real. Madrid, págs. 272-274.



La Mar Dulce y el Río San Juan, una ruta transoceánica

A pesar del descubrimiento de las costas nicaragüenses, que dan al Atlántico, por Cristóbal Colón, en el año 1502, su conquista se realizó por la costa del Pacífico; cuando, en el año 1522, *Gil González* penetró por el *golfo de San Lúcar* hasta el pueblo chorotega de *Nicoya*, en la actual Costa Rica y luego *Nicaraocallí*, en *Nicaragua* y tuvo conocimiento del *Lago Cocibolca*, al cual llamó *Mar Dulce*¹⁵³ y que, en la actualidad es conocido como *Lago Nicaragua*.

La siguiente expedición de *Gil González* la realizó desde Honduras y uno de sus objetivos era comprobar la existencia del Lago, en cuestión, y si este comunicaba con el Océano Atlántico y con el Pacífico a través del *Lago Xolotlán*. En paralelo, *Francisco Hernández de Córdoba*, enviado por el Gobernador General de Panamá a conquistar el citado territorio, hizo sus incursiones y logró fundar *Villa de Bruselas*, cerca de las *minas de Abangares*, posteriormente, en el año 1524, fundó la ciudad de Granada, a orillas del *Lago Cocibolca* y la ciudad de *León Santiago de los Caballeros*, en el occidente del *Lago Xolotlán*,¹⁵⁴ conocido actualmente como *Lago Managua*.

En el año 1525, el español *Ruy Díaz*, logró navegar una parte del actual *Río San Juan*, sin lograr su total exploración y lo llamó “*el Desaguadero*”. Debieron transcurrir catorce años para que la expedición, dirigida por el capitán *Alonso Calero* y *Diego Machuca*, lograran la travesía, iniciada en el Lago, la cual fue culminada con la sobrevivencia de apenas nueve hombres, el 24 de junio de 1539, durante la festividad de San Juan Bautista, razón por la cual se le cambió el nombre por *Río San Juan*.

Una vez realizada la expedición de *Calero* y *Machuca*, se pudo determinar el potencial en la comunicación terrestre-fluvial-marítima del *Río San Juan*, ya que este nacía en el *Gran Lago de Nicaragua* o *Cocibolca* o “*la Mar Dulce*” y tenía su

¹⁵³ IBARRA ROJAS, Eugenia. (1 de enero de 2001). *Fronteras étnicas en la conquista de Nicaragua y Nicoya: entre la solidaridad y el conflicto 800 d.C.-1544*. Editorial: Universidad de Costa Rica. Primera edición. San José, Costa Rica, págs. 88-95.

GÓNGORA ARROYO, Edwin. (1983). *Biografía del Río San Juan*. Editorial: Imprenta Nacional Museo Histórico Cultural Juan Santamaría. San José, págs. 7-9.

¹⁵⁴ ARAM, Bethany. (2008). *Leyenda Negra y leyendas doradas en la conquista de América: Pedrarias y Balboa*. Traducción de Antonio J. Carrasco Álvarez-2007. Fundación Jorge Juan. Editorial: Marcial Pons, Ediciones de Historia, S.A. Madrid, págs. 181-189.



desembocadura en el *Mar Caribe*. Cobrando, de esa forma, una gran importancia geopolítica para la Corona española y el comercio entre las provincias españolas de *Nicaragua, Costa Rica, La Habana y Cartagena de Indias*. Al igual que en el pasado precolombino había servido a los indígenas para conectar sus pueblos y ambientes, comercializar con los diferentes recursos y la posibilidad de pasar al Océano Pacífico por caminos antiguos.

Es evidente que, estas incursiones produjeron numerosas informaciones sobre los dos lagos y sus afluentes, especialmente la del capitán Alonso Calero¹⁵⁵ y la posibilidad de la creación de una *vía interoceánica*¹⁵⁶ por Nicaragua, las cuales, despertaron un gran interés por el “*estrecho dudoso*” que lograría conectar un océano con el otro océano. Este fue un polo de atracción para Inglaterra, que se interesó sobremanera en la conquista del Caribe de Nicaragua.

Río Magdalena y el Canal del dique

Durante el periodo de la conquista y a lo largo del periodo colonial, el *Alto Magdalena* y sus caminos fueron elementos importantes para la integración de las relaciones comerciales de las dos regiones más ricas de *Colombia*: la primera era el *Valle del Río Cauca*, dependiente de la *Gobernación de Popayán*; la segunda fue el *Valle del Magdalena*, bajo la jurisdicción de la *Gobernación de Neiva*, con *Santa Fe de Bogotá*, como capital del *Nuevo Reino de Granada*.

Desde siempre se buscó solucionar la impenetrabilidad del *Río Grande de la Magdalena* a través de su desembocadura y, facilitar el flujo de comercio y tráfico de pasajeros, con sus dos únicos puertos en el Mar Caribe, *Santa Marta y Cartagena de Indias*. Fue esta última la que buscó soluciones para la comunicación fluvial con el mencionado río en cuestión, a través del conjunto de ciénagas y cortar por tierra en dirección al mismo; con las consecuencias del encarecimiento de fletes para el comercio y el doble movimiento de trasbordo.

¹⁵⁵ AGI, GUATEMALA. L. 52. Año 1573.

¹⁵⁶ AGI, INDIFERENTE, 1528, No. 18. 23 de enero de 1620.



Esta solución de camino terrestre tuvo el surgimiento de “*las Barrancas*” o lugares de embarque, con el establecimiento de las concebidas posadas, las bodegas y las recuas de mulas para transportar la mercadería. La “*barranca*” más destacada fue la de *Malambo*, a 10 leguas río arriba y que posteriormente se llamó “*Barranca de Doña Luisa*”.

Toda esta parafernalia de las “*barrancas*” y la necesidad de crear un camino mixto que uniera a *Cartagena de Indias* con el *Río Magdalena* a través de las ciénagas, se constituyó en el embrión del *Canal del Dique*,¹⁵⁷ cuyo proyecto logró ser realizado, en la primera mitad del siglo XVII, bajo el gobierno de *Don Pedro Zapata de Mendoza* y la dirección del ingeniero militar *Don Juan de Somovilla y Tejada*.¹⁵⁸

Para el año 1720, el uso del Canal del Dique estaba limitado y la ambición de los mercaderes de Cartagena hacían que los precios del comercio se elevaran e incluso llegaron a realizar actos de sabotaje, llenando de árboles y de hierbas para impedir el paso de los galeones de Tierra Firme. Esta situación obligó a realizar una inspección al Canal con Francisco Cornejo, comandante de los Galeones y la Real Armada de Tierra Firme, el gobernador de Cartagena y el ingeniero jefe de la plaza Juan de Herrera Sotomayor.¹⁵⁹ Este último elaboró un informe al Rey e hizo la propuesta de restauración del Dique.

Ruta fluvial-terrestre Pasto-Cartagena de Indias

Como se ha expuesto anteriormente, la conquista del territorio indiano se hizo a partir de las Antillas, tomando posesión de sus litorales y luego siguiendo el curso de los grandes ríos navegables y los caminos prehispánicos. Es por ello que, en el caso que nos ocupa, el *Río Magdalena* jugó el papel de ser, en primer nivel, la arteria vial e idónea para comunicar *Santafé de Bogotá* con *Cartagena de Indias*, el puerto extraterritorial y

¹⁵⁷ HERRÁEZ DE ESCARICHE, Julia. (1946). *Don Pedro Zapata Mendoza, gobernadora de Cartagena de Indias*. Anuario de Estudios Americanos, III, Sevilla, págs. 377-379.

¹⁵⁸ AGI, Santa Fe, 199, Expediente sobre el Canal del Dique (1647-63).

¹⁵⁹ AGI, Santa Fe, 376. Informe del Ingeniero Juan de Herrera sobre las obras necesarias para hacer navegable siempre el Canal del Dique. 17 de marzo de 1725.



metrópoli del Imperio global español, gobernado por los *Austrias* y luego por los *Borbones*.

Este proyecto recibió el mayor impulso en el año 1647, con la toma de posesión de *Don Pedro Zapata de Mendoza*, como gobernador de *Cartagena de Indias*, quien con su voluntad férrea logró poner en marcha el proyecto de unir el *Rio Magdalena* con la bahía de la ciudad que gobernaba; a través de las *ciénagas de María y Matuma*. Un proyecto que desde los primeros momentos cobró importancia, pero la negligencia de los mandatarios locales españoles lo tuvieron dormido por más de 50 años.

La ruta se iniciaba desde la costa atlántica, adentrándose a través del curso de los ríos: *Magdalena, Atrato, Sinú, San Jorge y Cauca*. De esa forma se llegaba al *altiplano cundiboyacense*. Ya, ubicado en la región y siguiendo otros cursos fluviales se podía llegar a los *Llanos* y el *Amazonas*. Siempre con el incentivo de conseguir “*El Dorado*”.

En esta ruta fluvial-terrestre, estuvieron insertos varios Caminos Reales, trochas, caminos de herradura, etc., los cuales se citarán a continuación:

- a. El Camino *Neiva-Popayán*: que se generaba en el *Rio Magdalena*, en el *Puerto de Honda*, pasaba por *Neiva* y *Popayán*, continuaba hasta llegar a *Pasto*. Desde allí se desprendía el siguiente camino que llegaba a *Quito*.
- b. El Camino *Ibagué-Cali*: igualmente se originaba en el *Río Magdalena*, en el *Puerto de Honda*, continuaba por *Ibagué, Cali* y continuaba el *Camino del Quindío*.
- c. El “*Camino Viejo*” en el Putumayo: de origen prehispánico, permitió fortalecer los lazos de intercambios y relaciones entre las poblaciones indígenas, alojadas en el *Valle de Sibundoy*, en el *Piedemonte* y en la *Llanura Amazónica*. Es comprensible su importancia, ya que, a través de su recorrido se desarrolló la técnica del “*Barniz de Pasto*”, un tipo de artesanía indígena que utilizaba como materia prima el cogollo de la planta del *mopa-mopa*. Ya, en la época colonial,



esta vía fue descubierta y utilizada por Hernán Pérez de Quesada, quedando así articulada la región al dominio de la Corona Española.¹⁶⁰

De esta forma, la *Ruta fluvial-terrestre Pasto-Cartagena de Indias* fue una de los Caminos Reales Troncales Coloniales, alimentada por una serie de caminos secundarios que ayudaban a enlazar la red interior con los núcleos de población, facilitando el tráfico comercial y las comunicaciones de la administración colonial y/o la militar.

Lago de Maracaibo y el Camino Real Andino

Desde los tiempos precolombinos, las riberas del *Lago de Maracaibo* y los *Andes venezolanos* tuvieron una comunicación cimentada en redes de comunicación por *vías terrestres* y *fluviales* que conectaban los centros de producción y acopio y los puertos lacustres. Estas redes fueron de vital importancia para el *comercio agroexportador* en la época colonial. Tomando en cuenta que, Maracaibo era el puerto de salida de toda la producción tanto de los *Andes* como del occidente de Venezuela hacia Europa y otros lugares de la misma América.

Entre montañas, llanuras y lago se dieron lugar estos *caminos agroexportadores*, formando una unidad geográfica con una superficie aproximada de 14.000 km² de depresión lacustre, rodeada de por una formación montañosa, que se abre al *Golfo de Venezuela* y el *Mar Caribe*. Donde el *Lago de Maracaibo* se convirtió en el centro radial de la trama de caminos y comunicaciones, tanto comerciales como humanas; totalmente influidos por la fogosidad de la topografía de sus montañas y la intrincada hidrografía; los cuales, de una forma u otra ha condicionado el sentido histórico de la vinculación de sus pueblos.

Como se ha dicho antes, son varias las *rutas agroexportadoras* que se definieron:

1. La primera ruta: se iniciaba en *Santa Fe de Bogotá* – Colombia hasta el actual *Estado Trujillo*, en Venezuela, rodeada del conjunto montañoso colombiano-

¹⁶⁰ DIAZ DEL CASTILLO, Ildefonso. (1912). *Derrotero de un camino de la ciudad de Pasto al Amazonas por el Río Putumayo, formado en 1785 por Don Ramón de Becerra*. Boletín de Historia y Antigüedades. No. 80. Bogotá, pág. 498.



tachirense-merideño-trujillano y que circunda la depresión del sur del Lago de Maracaibo, hoy son reconocidas como la *Sierra del Norte* o *Sierra La Culata* y la *cordillera merideña* o *Sierra Nevada de Mérida*, separadas en el Valle del Chama. En la actualidad, parte este camino es la carretera Trasandina. En esta ruta, *el circuito de Pamplona y Valles de Cúcuta*, vinculado comercialmente con *San Cristóbal, La Grita, Salazar de las Palmas, Limoncito, San Antonio, San José de Cúcuta, Tunja*, hasta *Santafé de Bogotá*; utilizo la ruta fluvial del Zulia y el puerto del mismo nombre, con su centro de trasbordo en las confluencias de los ríos Táchira, Pamplonita y Zulia.

2. La segunda ruta: estuvo definida por los tres ríos que nacen en las estribaciones del *páramo La Negra* y son: el primero es el *Río Grita*, afluente del *Río Zulia*; el segundo es el *Río Mocotíes* que, en el área de Bailadores, forma un valle de amplias terrazas y abanicos aluviales, siguiendo por Tovar y Santa Cruz de Mora hasta desembocar en el *Río Chama* y el tercero es el *Río Escalante*, que nace en la jurisdicción del Estado Táchira y su navegación se reparte entre los estados Táchira, Mérida y Zulia. Lago de Maracaibo. Siendo este el escenario donde se desarrolló la *ruta cacaotera y cañicultora de Gibraltar*, la cual se describe en este Capítulo II, en la página 318.
3. La tercera ruta: conformada por dos ríos: el primero es el *Río Zulia*, que nace en el Páramo de Cachiri, en el Departamento de Santander y, en su recorrido hasta el Río Catatumbo, recoge las aguas de los Ríos Táchira, el Pamplonita y el Grita. El segundo es el *Río Catatumbo*, cuyo nacimiento está en la Cordillera Oriental de Colombia, al sur de Ocaña y recibe los afluentes de los ríos: Oro, Socuayo, Tarra y Zulia.

Los ríos *Zulia* y *Catatumbo* son los más importantes del arco fronterizo por poseer el mayor kilometraje de navegación y caudal de agua. Están ubicados en los actuales territorios de los Estados Táchira y Zulia, en Venezuela, más del Departamento Norte de Santander – Colombia. Ya que, sus nacientes están en la divisoria del Río Magdalena.



El Río Orinoco y los Caminos Agroexportadores

El 3 de agosto del año 1498, durante el tercer viaje de *Cristóbal Colón*, cuando este avistó y desembarcó en *Macuro*, en la hoy conocida *Península de Paria* y descubrió el *Río Orinoco*. Pero, no es, sino hasta el año 1500, cuando *Vicente Yáñez Pinzón* lo visitó y lo llamó “*Río Dulce*”; posteriormente, *Diego de Ordaz* lo navegó, seguido de otros exploradores, incluyendo el pirata inglés *sir Walter Raleigh*.

También, este río se vio envuelto en la leyenda de “*El Dorado*”, ya que, los indígenas de la región dieron noticias a Diego de Ordaz, sobre la existencia de grandes riquezas auríferas, ubicadas más allá del *Río Meta*. Iniciándose de esa forma la cruzada, en la búsqueda de *El Dorado*, que llevó a la exploración de la región a través de expediciones que remontando el Río Orinoco llegó hasta los raudales del Atures y luego a la Sierra de Imataca.

Fueron varias las expediciones organizadas para encontrar *El Dorado* a través del *Río Orinoco*, como la organizada por *Don Antonio de Berrio*, quien entre los años 1584 a 1586, estableció una ruta desde *Santafé de Bogotá*, siguiendo el *Río Casanare*, el *Río Meta*, el *Río Orinoco*, *Guayana* hasta *Trinidad*. Y, en su gesta conquistadora de su segundo viaje, por la citada ruta, fundó *San José de Oruña* en Trinidad y pobló *Santo Tomás de Guayana*, hasta la aparición de *sir Walter Raleigh* y sus piratas que se encargaron de quemar a *San Tomé*. Pero, esta no fue la única incursión de *sir Walter Raleigh*, ya que, en los años 1595, 1615 y 1616 regresó por cuatro ocasiones.

Es un río navegable casi en su totalidad y entre sus afluentes se encuentran:

- a) Del lado colombiano: el *Río Guaviare* con su afluente el *Río Inírida*, los *Ríos Vichada, Tomo* y el *Meta*.
- b) En territorio fronterizo: los *Ríos Cinaruco, Cipanaparo, Arauca, Apure, Guárico, Caura*, y el *Caroní* con su *Salto Ángel*.
- c) Del lado venezolano: los *Ríos Casiquiare, Atabapo, Ventuari*.

Desembocando en el Atlántico. El sistema fluvial del Orinoco tiene una particularidad y es el *canal del Río Casiquiare*, que se origina como una extensión del mismo y hace su encuentro con el *Río Negro*, que es afluente del *Río Amazonas*.



Durante la colonia y en los *Llanos Orientales*, el *Rio Orinoco*, con el *Casanare* y el *Meta*, constituyeron una ruta fluvial de carácter comercial, desde *Chita*, en las cercanías de Tunja hasta *Santo Tomé de Guayana*. En las márgenes del Rio Orinoco, a la altura de *Santo Tomé de Guayana* fue necesario fortificar para procurar la defensa de la región de las incursiones de los piratas y corsarios en busca de *El Dorado*. Es así, como el *Castillo de San Diego de Alcalá* y el *Castillo de San Francisco* se convirtieron en los guardianes del río.

En el siglo XVII, el Rio Orinoco cobró mayor importancia como consecuencia de la consolidación de las instituciones españolas en la región, más el desarrollo económico con la creación de poblados por los misioneros, especialmente los capuchinos catalanes y la introducción del ganado vacuno y caballar en las zonas de los Llanos.

En el siglo XVIII, las exploraciones de la cuenca hidrográfica del Orinoco pusieron al descubierto la comunicación entre este y el Amazonas a través del brazo Casiquiare.

Goza de una gran riqueza paisajística y una variada flora y fauna. Aunado a lo anterior esta la acción de los vientos alisios del noreste y sudeste que al contacto con las tierras del delta genera el viento este-oeste que se adentra por el cauce del Rio Orinoco y durante su crecida se forma el “*viento barinés*” que continúa siguiendo la dirección del río.

Camino Real del Rio Meta y Camino Real de Cáqueza

En el año de 1539 *Nicolás de Federman* se adentró en los *Llanos Occidentales* con el objetivo de crear una ruta que comunicara a *Santafé de Bogotá* con los prenombrados Llanos, posteriormente, entre los años 1540 y 1541, *Hernán Pérez* lo intento nuevamente, sin éxito alguno. En el año 1570, *Jiménez de Quezada* tuvo la misma iniciativa, pero no prosperó y finalmente, en el año 1584, el *Capitán Berrio* se empeñó en el mismo objetivo. Pero, a pesar de la abertura de todas estas trochas que buscaban comunicar a *Santafé de Bogotá* con los *Llanos Orientales*, éstas no lograron convertirse en un Camino Real; ya que faltó la voluntad para establecer vías de comunicación entre los *Llanos de San Juan*



y *San Martín*¹⁶¹ con el *Río Orinoco* y las *Guayanas*, a pesar de la posibilidad de acortar en tiempo los viajes, en comparación con la ruta por el *Puerto de Honda* en el *Río Magdalena* para España.

Estas circunstancias hicieron que, toda esta región estuviese casi incomunicada, por espacio de casi tres siglos. Situación ésta que tomo otra actitud a raíz de que la Corona española se vio obligada a demarcar los límites entre el *Virreinato de la Nueva Granada* y *Brasil*, para ello debió enviar las comisiones demarcadoras para tal fin, por la *ruta fluvial del Río Orinoco* al *Casiquiare* y al *Río Negro* y así evitar la invasión de los portugueses a las selvas del oriente del Virreinato.

Aunado a lo anterior estaba el precedente del *Tratado de Tordesillas* del año 1494, entre la *Corona Española* y la *Corona portuguesa*, el cual tenían por límite el meridiano 46° 26' 34" de longitud occidental, este ítem está tratado en el Capítulo III, página 369, de esta tesis. Pero, tanto los portugueses como los bandeirantes brasileiros no lo respetaron a así llegaron hasta el meridiano 70°, por lo que fue necesario abrir un Camino Real desde Santafé de Bogotá a los llanos de San Juan y apoyar las comisiones limitadoras a través de los *Río Meta* y el *Río Orinoco* o del *Río Ariari* al *Río Negro*.

En el año 1750, el virrey *José Manuel Solís Folch de Cardona*, del Virreinato de Nueva Granada, ordenó la construcción del *Camino Real de Cáqueza*. Pero, fue en el año 1759, cuando el *coronel Alvarado* seleccionó el trazado del nuevo Camino Real, saliendo de *Cáqueza* dirección este; serpenteando las cúspides de los altos peñascos del costado norte y continuando el cauce del *Río Negro*, por el este de *Cundinamarca* hasta llegar a la estancia de Gramalote, el cual, posteriormente se llamó *Villavicencio*. A partir de allí, el Camino Real continuaba por los *Llanos de Apiay*, pasaba por las ciudades de *San Juan de los Llanos* y de *San Martín*, siguiendo las primitivas trochas prehispánicas.

¹⁶¹ BUSTAMANTE GARCÍA, Miguel. (2003). *Persistencia y cambio en la Frontera Oriental de Colombia. El piedemonte del Meta, 1840-1950*. Editorial Universidad EAFIT. Medellín, pág. 28-29.



Ruta fluvial-terrestre Guayaquil-Cuenca y los Ríos Guayas y Naranjal

Para los conquistadores no fue tarea fácil la conquista de la región que hoy ocupa la provincia de Guayas, en el actual Ecuador, ya que, debieron superar muchos los escoyos y duros enfrentamientos con los *manteño-huancavilcas*, para poder fundar a *Guayaquil*. Sin embargo, su legado como navegantes-comerciales quedó plasmado en las diferentes rutas creadas por ellos y que se extendían desde Mesoamérica, Perú y Chile.¹⁶²

En el año 1538 se logró la fundación de *Guayaquil* y en breve tiempo se convirtió en uno de los principales puertos comerciales en la *Mar del Sur*, de esa forma se definió como un eje, tanto comercial como de comunicaciones y político de gran importancia de la *Real Audiencia de Quito*. Abarcó la mayor parte del Litoral ecuatoriano y fue sede de unos de los más grandes astilleros de la Corona de España, durante el siglo XVII, garantizado por la riqueza maderera de la cual gozaba.

En el siglo XVIII, el *puerto de Guayaquil*, y su oportuna apertura fue el catalizador de una gran activación de la producción y comercialización de la *industria cacaotera*, garantizado por el *Potosí* como eje estructurador del *espacio andino-colonial*.

De esa forma, las economías regionales y serranas, tanto de la costa central y meridional ecuatoriana, como las de las provincias de *Manabí*, *Santa Elena*, *Guayas*, *Los Ríos* y *El Oro*; teniendo como producto agro-comercial el *cacao*, con su exportación garantizada a Europa y otros centros comerciales a través de la navegación apoyada en la estructura fluvial del *Río Naranjal* y el *Rio Guayas*. He aquí el génesis del *capitalismo ecuatoriano* y su carácter específico, basado en las relaciones internas hacia las áreas rurales y las externas hacia el comercio exportador de la costa, girando alrededor del *cacao* y de los astilleros de *Guayaquil*, el cual se ha documentado en este Capítulo II en la página: 230, de esta tesis.

Se puede observar una yuxtaposición de la *Ruta del Cacao* ecuatoriano con la *Ruta comercial del Reino de Quito*, los *astilleros de Guayaquil* y su puerto importador y exportador del *Itinerario de “la Carrera de Indias*. El contexto geográfico de la ruta está

¹⁶² MARCOS, Jorge G. (1 de enero 2005). *Los pueblos navegantes del Ecuador prehispánico*. Editorial: ABYA-YALA. Quito, págs. 166-171.



ubicado entre las ciudades de *Guayaquil*, *Cuenca* y *Machala* y su inicio se ubica en el *cantón Yaguachi*, siguiendo por los *cantones Naranjal* y *Balao*.

En su recorrido te encuentras con la riqueza de los paisajes naturales muy verdes y senderos muy particulares, como el *sendero Aulladores*, plagado de los famosos *monos aulladores*; un bosque tropical con mucha vida y donde abunda el *matapalo* o *higuerón*; el *ecosistema de los manglares*, con sus mangles rojos y negros y hábitat natural de los *cangrejos de manglar* o *cangrejo rojo*.

El Río del Paraná y la Ruta de los Guaraníes

Un circuito milenario de origen guaraní, que se desarrolló en un entrelazado de la selva, con la tierra colorada y el *Río Paraná*. Su vitalidad resulta exultante por su riqueza histórica, entre saltos de agua, estancias, vestigios de misiones jesuíticas y lleno de reservas naturales. Es un itinerario que causa asombro por la multiplicidad de elementos patrimoniales que en él se conjugan, ya que entre caminos ondulantes y las rutas fluviales de un río que une, en una triple frontera, persisten las tradiciones y los mitos.

En sus orígenes, el *Camino prehispánico de los guaraníes* o *Tapé Avirú* fue vinculante entre los pueblos indígenas guaraníes que forjaron un destino común a consecuencia de esa agua que los vinculó, desarrollando sus economías y conservando sus ecosistemas al igual que su pensamiento místico. Lo cual se ha explicado con más detalles en este Capítulo II, página 369. Amén del *Tapé Avirú* y en su mitigada comercialización estos pueblos fueron desarrollando las rutas conocidas como “*Las Cachoeiras Charrúas*”. Ya bordeando el *Río Paraná*, desde su nacimiento hasta la *zona del Guayrá*, más la expansión territorial de esta etnia hasta la confluencia del *Río de la Plata* en el Atlántico, así como la costa oriental del *Río Paraná*, entre las provincias de *Corrientes* y *Entre Ríos*, donde terminaba el *Qhapac Ñan* y cruzaban los pasos naturales del *Río Uruguay*.

Las Cachoeiras Charrúas, posteriormente se convirtieron en los caminos del “*contrabando*” y comercialización de los productos controlados por los “*charrúas*”¹⁶³ con los ingleses y franceses, creando la gran inestabilidad para el monopolio comercial español.

¹⁶³ Ver glosario: página 1083.



El descubrimiento del *Río Paraná*, hasta la desembocadura del *Río Paraguay*, lo realizó *Juan Díaz de Solís*, cuando estaba realizando las incursiones en el territorio en la búsqueda de metales preciosos, siguiendo las leyendas mitológicas indígenas sobre las riquezas en las tierras del Plata, cuya condición era localizar la región del “*Rey Blanco*”,¹⁶⁴ donde existían grandes riquezas. Como podemos observar, aquí también se repitió la leyenda de “El Dorado”.

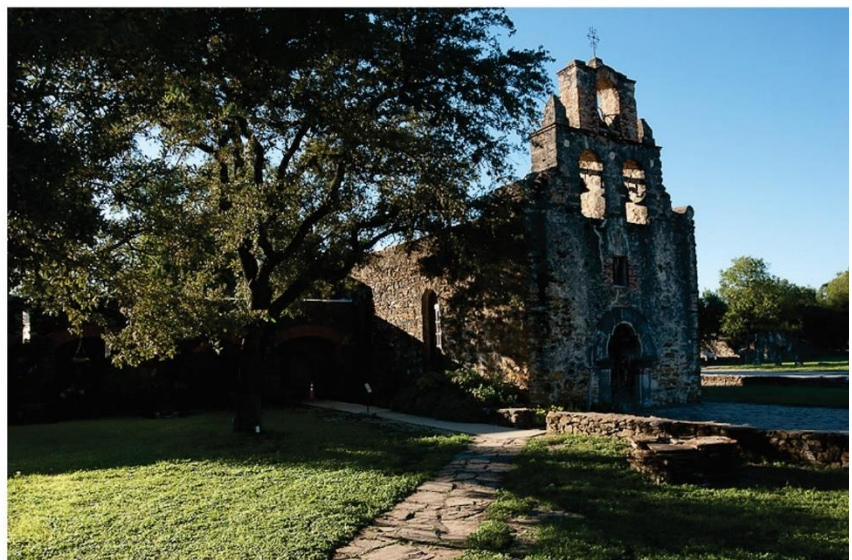
La presencia española y la de los misioneros jesuitas en la región fue incisiva en la estructuración de esta ruta, ya que sobre ella se construyó y se fortaleció el *Camino Misional Guaraní* y el desarrollo de los *Pueblos de las Misiones*, con el propósito de evangelizar a los pueblos guaraníes. A consecuencia de la transculturación entre guaraníes y españoles, también se heredó la costumbre del uso del “mate” y con ella la ruta. De tal forma deducimos que en esta *la Ruta de los Guaraníes y el Río del Paraná* se sobrepusieron dos importantes rutas históricas, con carácter cultural, religioso, gastronómico, etnológico y etnográfica:

- a. *La Ruta Misional Jesuítica Guaraní*: que comunicó a treinta pueblos misioneros, fundados en el siglo XVII, por la orden religiosa de la Compañía de Jesús, con los guaraníes, guaycurúes y otras etnias afines. Estos pueblos estuvieron repartidos entre las provincias de Misiones y Corrientes, en Paraguay, Uruguay y en el suroeste de Brasil. El punto de origen de este itinerario es Yapeyú, continua por La Cruz, San Tomé y San Carlos. En su recorrido se puede apreciar múltiples monumentos históricos.
- b. *La Ruta de la Yerba Mate o “Caá-Mati”*: esta ruta unió y comunicó comercialmente a las provincias de Corrientes y Misiones, lugares estos donde se cultivaba la yerba en cuestión. Aunado a ello, la ruta recogió los mitos y tradiciones de los pueblos guaraníes, los cuales fueron transmitidos a los jesuitas, colonos europeos y gauchos criollos.

¹⁶⁴ BEL VENTURA, Jaime. (31 de mayo de 2012). *España en América “el blog”*. Primera Edición. Editorial: Lulu.com. España, págs. 252-255.



**LOS CAMINOS REALES ESPAÑOLES
EN EL NUEVO MUNDO
SIGLOS XVI AL XVIII**





12. Los Caminos Reales españoles

La política expansionista de una economía nacional fue grandemente activada por los Reyes Católicos e incluyó tanto la protección como la comodidad en los caminos y el final de los privilegios de los nobles. De esa forma, los caminos pasaron a formar parte de las regalías de la Corona, actuando como catalizadores de todo el entramado económico que se creó, basado en sus comienzos en el ganado trashumante y luego en las minas. Bajo estos conceptos los caminos hicieron viable el transporte de mercancías, de impedimento de guerra y fueron, a su vez, fuentes de ingresos por *portazgos* y otros peajes.

Siendo los caminos de interés para Corona, especialmente aquellos de gran importancia para el desenvolvimiento económico y del Estado, fue necesario legislar sobre ellos y el colocarlos bajo su protección. Estos caminos fueron conocidos como “*caminos principales*” pero por mucho tiempo fueron denominados “*caminos reales*” en un empeño de reforzar su carácter público y su utilidad en el bien común. Este principio fue recogido para la apertura de los “caminos” en América, sin embargo, también recogió la situación anárquica de los nobles, quienes siempre estaban cuidando de sus intereses particulares, mal este que se venía confrontado en la península desde la Edad Media.

La experiencia medieval de la Monarquía española hizo que se estructurara, como un proyecto real, todo lo referente a la conquista y colonización del Nuevo Mundo y de esa forma se trató de organizar una nueva sociedad cuya cabeza visible era el soberano. En base a este principio de unificación y soberanía, en la conquista, los españoles empezaron a trazar y a reafirmar las futuras rutas de comunicación que permitieran el tránsito hacia los lugares claves en la producción y obtención de las riquezas para la Corona española. Para ello se valieron del reconocimiento de los senderos que los nativos recorrían para el intercambio de sus mercancías.

Bien es sabido que el derecho peninsular, en la época de los descubrimientos, conquista y colonización del Nuevo Mundo, no estaba constituido como un sistema jurídico unificado, de ahí la lucha por parte de la Monarquía castellana para imponer su



derecho sobre los derechos locales, pero en el caso de América se logró en gran parte, ya que, desde un primer momento, el órgano único y creador fue el rey.¹⁶⁵

Estas rutas terrestres o mejor conocidas como los *Caminos Reales* constituyeron las principales rutas para la comunicación, el intercambio cultural y del transporte y comercio. Del anterior planteamiento se desprende que los Caminos Reales fueron las arterias terrestres entre los dos primeros Virreinos: el *Virreinato de Nueva España* y el *Virreinato de Perú*, y que luego se estructuraron en cuatro Virreinos: el *Virreinato de la Nueva España*,¹⁶⁶ el *Virreinato del Perú*,¹⁶⁷ el *Virreinato de la Nueva Granada* o de *Santa Fe*¹⁶⁸ y el *Virreinato de Río de la Plata*.¹⁶⁹

Otra de las características de las rutas fue su definición por las condiciones geológicas del terreno, las condiciones climáticas y especialmente por las rutas comerciales precolombinas. Estas últimas fueron establecidas por los indígenas a causa del desarrollo de la amplia red de comercio de cueros, minerales para la producción de pigmentos, plumas, las turquesas veneradas por su belleza y atributos especiales, la sal, etc.

¹⁶⁵ GONZALEZ, María del Refugio. (1981). Estudio Introductorio. Publicado por: UNAN-HJ, México, págs. 18-19.

Consultada la página oficial de la Biblioteca jurídica de la UNAN, México, en fecha: 30 de septiembre 2015: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/407/3.pdf>

¹⁶⁶ El Primer Virreinato en el Nuevo Mundo establecido fue el “*Virreinato Colombino*”; otorgado a Cristóbal Colón como parte de las concesiones que la Corona Española le hizo, antes de iniciar el primer viaje rumbo a las Indias, por medio de las Capitulaciones de Santa Fe. Se extinguió definitivamente en el año 1536.

El *Virreinato de la Nueva España*: fue instaurado por Real Decreto de Carlos I, el 1 de enero de 1535 y su instauración oficial se realizó el 8 de marzo del mismo año.

¹⁶⁷ El *Virreinato de Perú*: fue creado por Real Cédula de Carlos I, firmada en Barcelona el 20 de noviembre de 1542.

¹⁶⁸ El *Virreinato de Nueva Granada*, o de *Santa Fe*: fue creado mediante Real Decreto de Felipe V, en el año 1717. Respondía a las políticas de los Borbones, pero tuvo diversos problemas financieros que obligaron a suspenderlo hasta 1739 cuando fue nuevamente instaurado, pero en 1810 sufrió reveses con el movimiento independentista y es en 1815 que es reconquistado por el ejército del rey Fernando VII hasta 1819 cuando se pierde definitivamente.

¹⁶⁹ El Virreinato del Río de la Plata: fue establecido provisionalmente el 01 de agosto de 1776 por la Corona de España y por orden del rey Carlos III se crea definitivamente, en fecha: 27 de octubre de 1777.



De la investigación y análisis de las rutas terrestres se desprende que los caminos reales son de los legados de mayor importancia que aportaron los Virreinos, pero ahora veremos sus delineamientos en la geografía y territorio, los centros de acopio de los minerales y/o productos comerciales, las villas, ciudades y centros administrativos o políticos creados en su recorrido, los embarcaderos y las fortificaciones defensivas.

A través de toda la investigación realizada se ha puesto en evidencia que los Caminos Reales en la América española fueron los garantes del modelo económico del *Estado*. De lo anterior dicho se deduce una clasificación de estas cominerías de la siguiente forma:

1. *Caminos Reales*: sin duda alguno fueron los caminos que conducían a las minas y a las regalías provenientes de ellas, por ser estas el objetivo fundamental del mantenimiento del Estado y su expansión territorial. *Camino Real de la Plata* -en México-, *Real de la Plata* -en Argentina, en Perú y Bolivia-, *Camino Real del Mercurio*, y que se pueden considerar como *Patrimonio Industrial*.
2. *Caminos Reales Intercontinentales*: de gran longitud, que además de integrar abrían una especial vía de comunicación imprescindible entre virreinos y capitanías generales, por esta causa se constituyeron en arterias viales del tráfico fundamental de “la Carrera de Indias”, como ejes uniendo el norte y el sur, el este con el oeste. Destacan: el *Camino real de Tierra adentro*, el *Camino Real de Chiapas*, el *Camino Real de Veracruz y Acapulco*, el *Camino Real Qhapac Ñan*.
3. *Caminos Reales de Producción*: *Camino Real de la Coca*, *Camino Real del Cacao*, las *Rutas del Cacao*.
4. *Caminos secundarios o de las Provincia*:¹⁷⁰ surgidos del Camino Real o de los ramales de este, su objetivo y función eran la de integrar y consolidar los nuevos territorios. Entre estos destaca el *Camino de las Tejas*, el *Camino evangelizador de las Californias*, el *Camino Real de los Españoles*.

¹⁷⁰ HUMBOLDT, Alexander von, en su *Ensayo Político* los denominó Camino Real de las Provincias Internas, pág. 462.



Los “*Caminos*” en general, durante la colonia constituyeron un gran factor en el progreso de las diferentes actividades, tanto las mineras como las agrícolas, las ganaderas, las comerciales y las de poblamiento de las posesiones indianas de la Corona española. Estos caminos conjuntamente con los *caminos de agua*, como vías de movilidad e intercambio entre las diferentes geografías generaron la aparición de guarniciones, alcabalas y comercios pequeños a lo largo de los diferentes caminos como:

- a. Los Caminos Reales.
- b. Los Caminos Agroexportadores.
- c. Los Caminos de recua.
- d. Los Caminos de herradura.
- e. Los Caminos ganaderos.
- f. Los Caminos mineros.
- g. Las Trochas

Con los caminos también aparecieron los diferentes medios de transporte como: el *humano* o *bestia de carga*, el *mular*, el *caballar* y el *tirado por bueyes*. Igualmente, se definieron oficios como:

- a. *El arriero sabanero*: cuyo trabajo era el de dar de comer a los animales.
- b. *El arriero cargador* o *arriero aviador*: en este oficio, el trabajador debía prevenir las dificultades que aparecieran en el camino y causaran daños a los animales o a la mercancía transportada, también controlaba la carga y descarga de las mismas, finalmente, era su responsabilidad el arribo de lo transportado al destino, en perfectas condiciones.
- c. *El atajador*: su principal misión era controlar el paso de las mulas y evitar el desvío del sendero.
- d. *Los cagones* o *arriero de a pie*:
- e. *El capataz de arrieros*: era el hombre de mayor confianza del dueño del arreo o del terrateniente.



12.1. Caminos Reales en el Virreinato de Nueva España

La intimidad con la naturaleza y la vista de las lajas de piedra que empalizaron la trocha indígena, en la época colonial nos va evidenciando los *Caminos Reales* en el *Virreinato de Nueva España*, donde se experimentó con la ingeniería hispana para poder conformar los cuatro troncales del Camino Real, que unía a la Ciudad de México con las otras ciudades puntuales por su importancia comercial. Estas ciudades fueron: *Veracruz*, *Santa Fe en Nuevo México*, *Acapulco* y la *Audiencia en Guatemala*.

Estos Caminos Reales recibieron diversos nombres, pero el conjunto se comportó como una gran red de comunicación terrestre y comercial, que permitió fluir el desarrollo político, cultural, tecnológico y evangelizador que cambiaría para siempre el perfil etnológico del Nuevo Mundo.

Fue una ruta caracterizada por la geografía del terreno, específicamente la definida por la actividad volcánica con los desplazamientos de las placas tectónicas que esculpieron en su suelo la gran grieta de aproximadamente kilómetro y medio de profundidad, la cual fue cubierta por los sedimentos del *Rio Bravo*, cuyas aguas fluían enriquecidas por las del deshielo. Todo conjugado con el clima inclemente fue labrando y exponiendo los ricos depósitos de cobre, plata, oro, turquesas, ópalos y sal.

Todos estos caminos reales, en su mayoría, permitieron enlazar y abrir brechas a territorios no explorados o no conectados para comunicar los centros comerciales, los administrativos y los políticos del virreinato a partir de la fundación de poblaciones o villas.

La principal fue la Ciudad de México como “*el nodo*” o “*troncal*” de la mayoría de los caminos, específicamente de las dos terminales del *comercio intercontinental*, Veracruz y Acapulco; así como también con la ruta minera a las lejanas provincias de San Luis de Potosí, Zacatecas, Fresnillo, Guanajuato y Pachuca. También destacada por el patrimonio artístico-cultural y arquitectónico construido.¹⁷¹ Para una mejor comprensión ver ANEXO UNO, el Cuadro: A-7, en la página: 9.

¹⁷¹ CRAMAUSSEL, Chantal. (2000). *De la Nueva Galicia al Nuevo México por el Camino Real de Tierra Adentro. El Septentrión novohispano: ecohistoria, sociedad e imágenes de frontera*. Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo. Editor:



1. *El Camino Real de Tierra Adentro*: Este camino unía la ciudad de México con Santa Fe, en el estado de New México, en Estados Unidos.
2. *El Camino Real de Los Tejas*:
3. *El Camino Real de los Virreyes*: que unía la ciudad de México y Veracruz.
4. *El Camino Real de Asia*: que comunicaba a la Ciudad de México con el puerto de Acapulco y de esa forma quedaban interrelacionados los puertos de Veracruz y el de Acapulco, los cuales, con el de Cavite y Manila eran los puertos del comercio oriental y del Galeón de Manila.
5. *El Camino Real Misionero de las Californias*: Corría a lo largo de la costa del Océano Pacífico y unía a la Nueva España con California.
6. *El Camino Real de Chiapas*: Mediante este camino se unió México con Guatemala.
7. *El Camino de Chihuahua*: Primer Tramo, cuenca del Río Florido
8. *El Camino de los Reyes*: comunicaba a San Agustín en el estado de la Florida, de Estados Unidos a México.
9. *El Camino Real de Santa Fe a Los Ángeles*, en Estados Unidos, llamado también: *El Viejo Sendero* u *Old Spanish Trail*. Fue una ruta comercial histórica que conectaba Santa Fe, en el actual Nuevo México con Los Ángeles, en California. Con una distancia de aproximadamente 2.000 kilómetros, en su recorrido atravesaba cinco estados: Nuevo México, Colorado, Utah, Nevada y California.

En el Segundo Imperio mexicano se desarrolló:

1. El Camino Real de Yucatán: Este camino conectó el Progreso, Yucatán con San Francisco de Campeche.



El Camino Real de Tierra Adentro o Camino de la Plata

En la época precolombina fue la ruta comercial que recorrían los mensajeros aztecas, desde la costa hasta la Gran Tenochtitlán.¹⁷² Hoy Ciudad de México y su puesta en uso, surgió con la llegada de Hernán Cortes, quien en parte la utilizó. Mientras que el otro extremo, localizado en Santa Fe, en Nuevo México se activó con el descubrimiento de los filones de plata de San Martín en Zacatecas por Juan de Tolosa, en 1546.¹⁷³ A estos hallazgos se unieron los yacimientos de Guanajuato, Real del Monte, San Luis Potosí o Sombrerete. En su recorrido incluía el gran valle del Río Grande.

En la colonia, “*El Camino Real de Tierra Adentro*” fue conocido como el “*Camino de la Plata*” o el “*Camino de Santa Fe*”.¹⁷⁴ Esta ruta unía la Ciudad de México con Santa Fe, en Estados Unidos. Comprendía los estados de México, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, San Luis Potosí, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua en México y los estados de Texas, Nuevo México en Estados Unidos, pasando por ciudades importantes como Ciudad Juárez y el Paso. En estos lugares se llamaba “*Paso del Norte*” y “*Las Cruces*” y “*Albuquerque*”.

A su paso se crearon muchos asentamientos urbanos, los cuales hoy son ciudades modernas. Con una longitud de 2560 kilómetros. Estas distancias y el territorio que recorría se han definido así: 1.200 kilómetros aproximadamente están trazados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos y los 400 kilómetros restantes rebasan la frontera, internándose en territorio estadounidense hasta la ciudad de Santa Fe, en el estado de New México.

El tiempo estimado para su recorrido en ese momento histórico era de seis meses de trayecto. De ahí que, en su recorrido se construyeron *ventas* y *hosterías*, tanto en los

¹⁷² Las culturas que se desarrollaron en las provincias tributarias del golfo de México fueron los primeros en trazar los caminos a México-Tenochtitlán. Se encuentran referidos en los códices por el “*Tameme*”, este era el cargador de costales de fibras naturales donde se llevaba la carga comercial y la mensajería.

¹⁷³ *Panorama Minero del Estado de Zacatecas*. Publicado por Servicio Geológico Mexicano y Coordinación General de Minería, México agosto 2011, págs. 2, 3 y 4

¹⁷⁴ MACEDO, Pablo. (1989). *La evolución mercantil; Comunicaciones y obras públicas; La hacienda pública: Tres monografías que dan una idea de una parte de la evolución económica de México*. Editado por la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México. México, págs. 178 – 185.



poblados o en las haciendas que brindaron servicios, hospedaje y con una actividad comercial entre los años 1598 a 1882.

La especificidad de su uso la definió como una ruta minera, y su principal promotor de desarrollo fue el de facilitar la transportación de los riquísimos filones de plata de las minas de Zacatecas, Guanajuato y San Luis Potosí a la ciudad de México, más el transporte de la materia prima para los procesos de beneficio y abastos de productos de primera necesidad. Posteriormente, su importancia fue en aumento porque se convirtió en una ruta facilitadora de la difusión de los nuevos descubrimientos, que se realizaban en las nuevas tierras descubiertas, para la evangelización y la comunicación de los adelantos tecnológicos y culturales. Han dejado a su paso para la posteridad, un gran patrimonio minero, monumental y urbano.

A las tres principales minas prenombradas siguieron las minas de *San Martín*, *Fresnillo*, *Sombrerete*, *Chalchihuites*, *Nieves*, *Mazapil*, *Indé*, *Santa Bárbara*, *Parral* y *Pinos*, todos descubiertas entre los años 1556 y 1604. Para la exportación de metales y de plata se hizo necesario proceder a acuñar la misma en la primera *Casa de Moneda de América*¹⁷⁵ y esta fue “*la Casa de Moneda de México*”. En conclusión, este *Camino Real de Tierra Adentro*, está íntimamente relacionado a los fecundos descubrimientos mineros, en las tierras americanas de la *Nueva España*, *Nueva Galicia* y la *Nueva Vizcaya*.

En la actualidad, “*El Camino Real de Tierra Adentro*” está considerado como la primera ruta comercial euro-americana, que vinculo a la capital colonial del *Virreinato de Nueva España* con su frontera norte en el lejano Nuevo México, uniendo a dos países por espacio de tres siglos. Hoy, como en el pasado, este sendero corredor es un facilitador del animado intercambio de costumbres, idioma, ideas y la amistad entre el Suroeste de Estados Unidos y México. Por todas estas razones, el 1 de agosto de 2010, se incluyó en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO,¹⁷⁶ dentro de la categoría de *Itinerario*

¹⁷⁵ *La Casa de Moneda de México* fue fundada en 1535. Así se inició la monetarización de la economía mundial, siendo esta la gran novedad que revolucionó las economías mundiales.

¹⁷⁶ En octubre del 2001, el tramo que se interna en el territorio de Estados Unidos fue declarado *National Historic Trail*. México procedió a inscribir la parte que se encuentra en su territorio en noviembre del 2001 y el 1 de agosto de 2010, el Comité del Patrimonio de la Humanidad de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco) agregó éste recorrido como Patrimonio de la Humanidad.



Cultural. Siendo este el primer bien mexicano dentro de esta categoría. La declaratoria se realizó bajo los siguientes *Criterios*:

Criterio (ii): *El Camino Real de Tierra Adentro se convirtió en una de las rutas más importantes para unir la Corona española con sus dominios del norte del continente americano. A lo largo de la parte sur de la ruta es una colección de sitios relacionados con el trabajo en las minas y haciendas, el comercio mercantil, militar, predicación del evangelio y la estructura administrativa diseñada para controlar el inmenso territorio desde el centro metropolitano español, adaptado al ambiente local, materiales y prácticas técnicas, que reflejan un intercambio vivo de ideas culturales y religiosas.*

Criterio (iv): *Un conjunto de sitios a lo largo de la parte sur del Camino Real de Tierra Adentro, con ejemplos de edificios, conjuntos arquitectónicos y tecnológicos, ilustra una etapa significativa en la historia de la humanidad - la explotación colonial española de la plata y la transformación de los asociados paisajes rurales y urbanos.*

Integridad

De esa forma, se le dio el reconocimiento internacional, como un *sendero histórico*, que conmemora un patrimonio cultural y geográfico compartido, que unió la ciudad de México con Santa Fe:

- *Primer Tramo:* iniciaba en la ciudad de México y unía con *Querétaro*, una ciudad que logro un gran apogeo hasta bien entrado el siglo XVIII con sus minas y con las de *Guanajuato*. En el trayecto se instalaron poblados con hospedajes.
- *Segundo Tramo:* Unía *Querétaro* con *Zacatecas* y fue propiciado por el descubrimiento de las *minas de Zacatecas*, en su ínterin se fundaron poblados intermedios. Este tramo se caracteriza por la bifurcación de su ruta, ya que una iba por *Aguas calientes* y la de mayor importancia por *San Luis Potosí* por el descubrimiento de las *minas de cerro de San Pedro*.
- *Tercer Tramo:* comunicaba *Zacatecas* con *Durango*, *Chihuahua* con el *Paso Norte* y atravesaba el *Río Grande*; luego el *Paso Norte* con *Santa Fe*.

Todas estas ciudades en la actualidad las encontramos en los siguientes estados mexicanos: *Querétaro*, *Guanajuato*, *Jalisco*, *San Luis Potosí*, *Aguascalientes*, *Zacatecas*, *Durango*, *Chihuahua*, en México, más los estados de: *Texas* y *Nuevo México* en Estados Unidos.



Figura: 8

CAMINO REAL TIERRA ADENTRO O RUTA DE LA PLATA

F-1, F-2, F-3, F4 y F5: Diferentes paisajes, edificaciones viales y espacios a lo largo del Camino Real Tierra Adentro o Camino de La Plata.

Fuente fotográfica: Consultada página de UNESCO. Página web: <http://whc.unesco.org/es/list/1351>

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 010 - VNE y la Ficha Técnica: 02AE – 010 - VNE, en el ANEXO A, páginas 53-54 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 010 - VNE, en el ANEXO A, páginas 55-56 de esta tesis.



El Camino Real de los Tejas

El *Camino Real de los Tejas* o *National Historic Trail*, fue una derivación del *Camino Real de Tierra Adentro*, el cual, se desvió hacia Texas. Su ruta terrestre primaria cruzaba el *Río Bravo* y continuaba hasta el valle del *Río Rojo* en Luisiana. Tuvo vigencia durante el período colonial español desde el año 1690 a 1821 y en su recorrido pasaba por las ciudades de *San Agustín*, *Austin*, *El Álamo*, *San Antonio*, *Laredo*, del lado estadounidense y continuaba por *Guerrero* del lado mexicano.

Se desarrolló entre la *ciudad de México*, capital del Virreinato de la Nueva España y *Natchitoches*, en el Estado de Luisiana; atravesando en su recorrido de 2.500 millas de longitud, el Estado de Texas. Su origen se encuentra en veredas marcadas inicialmente por animales, luego convertidos en antiguos caminos indígenas, que los utilizaban para sus cacerías y su comercio prehispánico en las grandes llanuras y localidades del desierto de *Chihuahua* y parte de Texas. En la actualidad, las autopistas de Texas 21, Tejas OSR y Luisiana 6, siguen parte de la ruta original.

El Camino está conformado por una ruta principal, conocida como *El Camino Real de los Tejas*,¹⁷⁷ que iniciaba en Guerrero, cruzaba por el Río Grande, por el *Paso del Norte* y continuaba hasta San Antonio. Siguiendo la vía sureste por San Marcos, Austin, Nacogdoches, Los Adaes, San Agustín hasta Natchitoches, en Luisiana.

De la ruta principal se desprendieron tres vías, las cuales, se iniciaron por las condiciones climáticas y los cambios en las políticas de los gobiernos regentes. Estos Caminos Reales secundarios fueron:

- a) *Lower Road*:¹⁷⁸ empezaba en Guerrero, pasando por el Río Grande, continuaba hasta San Antonio, pero a partir del año 1730 hasta 1790, el Camino Real se desvió siguiendo la ruta a lo largo del Río San Antonio, girando luego para cruzar el Río Guadalupe en el lugar llamado Cuero; a partir de allí continuaba al

¹⁷⁷ CHIPMAN, Donald E. y JOSEPH, Harriett Denise. (2010). *Spanish Texas, 1519-1821*. Editorial: University of Texas Press. Austin, págs. 23-24 y 60-62.

Consultada la página web oficial de National Park Service, El Camino Real de los Tejas, en fecha 13 de octubre del 2016: <https://www.nps.gov/elte/index.htm>

¹⁷⁸ *Ibidem*.



sureste hasta llegar a Crockett luego Alto, Nacogdoches, Los Adaes, San Agustín hasta llegar a Natchitoches, en Luisiana.

- b) *El Viejo Camino de San Antonio*: también llamado *El Camino Real* o *Camino del Rey*:¹⁷⁹ iniciaba en San Antonio, continuando vía sureste por San Marcos, Crockett, Alto, Nacogdoches, Los Adaes, San Agustín hasta Natchitoches, en Luisiana.
- c) *Laredo Road*:¹⁸⁰ iniciaba en Laredo, cruzaba el Río Grande, continuaba a San Antonio, se desviaba siguiendo la ruta a lo largo del Río San Antonio hasta llegar a Goliad y giraba nuevamente al sur hasta la Villa de dolores, conformando una ruta semicircular.

Para la Corona española, constituyó un proyecto defensivo de sus fronteras móviles novohispanas, de esa manera pudo impedir el expansionismo francés. Otro objetivo fue conectar una serie de *Misiones* y *Presidios*, ubicadas entre Monclova, México y Los Adaes. De ahí, que este Camino Real fue considerado la única vía de comunicación terrestre primaria desde el Río Grande hasta el Valle Rojo en el actual Estado de Luisiana, durante la Colonia.

También, fue un Camino agroexportador y en su recorrido se encuentran los paisajes agrícolas con los conjuntos arquitectónicos singulares de las *Plantaciones* de diversos productos agrícolas, especialmente las Plantaciones de algodón. Entre ellos está la zona de *Cane River National Heritage* o parque Nacional Cane River Creole, que posee las plantaciones más antiguas del sur de los Estados Unidos, con una fabulación de leyendas, secretos de sus dueños y hechos históricos nacionales. Entre las plantaciones más importantes se encuentran:

- a) *La plantación Oakland*: donde está un centro de interpretación de la historia de los criollos de color y la gente libre de raza negra. Es una excelente muestra de arquitectura, cultura, gastronomía e historia regional.

¹⁷⁹ Ibídem.

Consultada la página web oficial de National Park Service, San Antonio Missions, en fecha 13 de octubre del 2016: <https://www.nps.gov/saan/espanol/index.htm>

¹⁸⁰ Ibídem.



- b) *La Plantación de Melrose*: está considerado un Monumento Histórico Nacional y fue construida por y para gente de color ya liberada.
- c) *La Plantación Magnolia*: es poseedora de una destacada arquitectura civil y religiosa. Estas se encuentran representadas en la casa principal con veintisiete habitaciones, y en la capilla, en la cual, aún se celebra actos religiosos católicos.

En el Distrito histórico de Natchitoches se encuentra el Presidio de San Juan Bautista, con un centro de interpretación, dirigido por guías interpretativos vistiendo de acuerdo a la época colonial, donde se mezcla el sabor cultural, francés, español, africano, nativo americano y el criollo.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 011 - VNE y la Ficha Técnica: 02AE – 011 - VNE, en el ANEXO A, páginas 57-58 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 011 - VNE, en el ANEXO A, páginas 59-60 de esta tesis.

A continuación, se presenta un cuadro de las Misiones y Presidios construidos en el citado Camino Real.

Misiones y Presidios Asociados al Camino Real de Los Tejas.

Cuadro: 14

Año de la creación	Misión y Presidio
1690	Misión San Francisco de Los Tejas
1691	Misión Santísimo Nombre de María
1700	Misión San Juan Bautista y la Misión San Francisco Solano.
1702	Misión San Bernardo
1703	Presidio San Juan Bautista de Rio Grande
1716	Misión Nuestra Señora de la Purísima Concepción Misión Nuestra Señora de Guadalupe Misión San José de los Nazonis (de los Nacogdoches)



	Presidio Nuestra Señora de los Dolores
1717	Misión San Miguel de los Adaes Misión de Nuestra Señora de los Dolores de los Ais
1718	Presidio San Antonio de Bexar Misión San Antonio de Valero
1720	Misión San José y San Miguel de Aguayo
1721	Presidio Nuestra Señora del Pilar
1722	Misión San Francisco Xavier de Nájera Misión Espíritu Santo de Zúñiga Presidio Nuestra Señora de Loreto (La Bahía)
1731	Misión Ntra. Señora de la Purísima Concepción de Acuña Misión San Juan Capistrano Misión San Francisco de la Espada
1746	Misión San Francisco Xavier
1749	Misión San Ildefonso Misión Nuestra Señora de la Candelaria Misión Espíritu Santo de Zúñiga Presidio Nuestra Señora de Loreto
1751	Presidio San Francisco Xavier
1754	Misión Nuestra Señora del Rosario de los Cujanes
1756	Misión Nuestra Señora de la Luz Presidio San Agustín de Ahumada
1757	Presidio San Luis de las Amarillas Misión Santa Cruz de San Sabá
1762	Misión San Lorenzo de la Santa Cruz Misión Nuestra Señora de la Candelaria del Cañón
1793	Misión Nuestra Señora del Refugio



Figura: 8

CAMINO REAL DE LOS TEJAS

El Sendero Histórico Nacional, que incluye senderismo, museos y lugares históricos.

F-1: Misión Nuestra Señora de la Purísima Concepción de Acuña, en San Antonio

F-2: Rastro del Camino Real de Los Tejas,

F-4: Misión San Francisco de la Espada, fue la primera Misión en Texas.

Fuente fotográfica: Trabajo propio

F-3: Logo del Camino Real, presentado al Servicio de Parques Nacionales.

F-5: Tramo del Camino Real, en tiempo presente, adaptado al servicio comunitario.

Fuente: Consultada la página web: <https://www.nps.gov/elte/getinvolved/planning.htm>



El Camino Real de los Virreyes o Camino de las Ventas

Este Camino Real llamado “*el Camino de Los Virreyes*” tuvo gran importancia por ser la conexión de los comercios de Europa y Asia a través de la ruta intercontinental entre la ciudad de México y Veracruz con su puerto, por vía Córdoba o Perote y reconocido como la “*puerta de México al mundo*”¹⁸¹ para luego continuar hasta Acapulco. También se identificaba como el *Camino de las Ventas*, ya que era el camino obligado de llegada de los viajeros, los virreyes, el comercio exterior y de toda la influencia cultural europea.

Se iniciaba en la Fortaleza de San Juan Ulúa, ubicada sobre el islote de la Gallega. Su trayecto tenía un tiempo de duración de 22 días recorriendo aproximadamente 412 kilómetros. Continuaba el camino por la ciudad de Orizaba, cuya traza es de origen prehispánico. Este camino estaba ubicado en una extrema altitud, con cantidad de ríos y se consideraba muy peligroso en sus inicios por estar plagado de *negros cimarrones* o esclavos rebeldes y fugados. Por todas estas circunstancias se hizo necesario poblarlo y crear villas y ciudades. Entre estas ciudades creadas se encuentra la ciudad de *Córdoba*, fundada por el virrey *Diego Fernández de Córdoba* en el año 1618.

Es importante acotar que este Camino Real tenía dos travesías con el mismo punto de inicio en Veracruz, las cuales bordeaban en forma paralela a la meseta central, una por el norte y la otra por el sur y, su punto de encuentro era la ciudad de *Puebla* antes de llegar a la ciudad de México. Las dos travesías se conocían como:

1. *El Camino de las Ventas*, la cual, se aventuraba por la vía Perote y era considerado el *Camino de Carros*.
2. *El Camino de los Ángeles* o *Camino de Orizaba*.

El tránsito fue intenso y constante a causa del intenso comercio agroexportador y se recrudecía con la llegada de la Flota de Nueva España en el Puerto de Veracruz y las Ferias de Xalapa.

¹⁸¹ La ciudad de Veracruz fue fundada por Hernán Cortez, convirtiéndose en el primer estamento poblacional fundado por españoles en todo el continente americano. De sobra es conocido su heroísmo, porque en cuatro veces fue escenario de importantísimos sucesos de defensa de la soberanía nacional contra los invasores extranjeros.



En su trayectoria también se cuenta con la presencia de numerosos volcanes como el *Citlaltépetl*, *Matlalcuéye*, *Nauhcampatépetl*, *Iztaccíhuatl* y el *Popocatépetl*.

En la descripción detallada del Virrey de Veracruz: Carlos Francisco de Croix, marqués de Croix, en el *Derrotero de Veracruz a México, por el camino de los Virreyes*,¹⁸² da una idea bastante amplia de las pernoctaciones y la atención dada a las personalidades en las estancias, las diferentes ceremonias religiosas y gubernamentales, las experiencias de las visitas a iglesias y santuarios, las diferentes distancias y tiempos de recorrido entre las escalas. El protocolo de viaje y de la ruta, fue agregado la reproducción del manuscrito, en el Apéndice I, pagina 1101-1112.

En un principio este camino era inminentemente de interés comercial, pero para el siglo XVIII se agregó el interés estratégico, provocado por el conflicto entre España e Inglaterra.¹⁸³ Esta situación y el mal estado del camino fue analizada por el *ingeniero García Panes*, capitán del *Real Cuerpo de artillería* y comandante de la Nueva España, durante el recorrido que hizo por el camino, entre el tramo Veracruz-Perote, con 32 leguas de distancia.

Entre las estructuras y arquitecturas patrimoniales, localizadas en el prenombrado Camino Real, se citan por su importancia las obras de reforma ingeniería vial, realizadas en el camino, por ejemplo: *El Puente del Rey*, o *Puente Nacional*, que atraviesa el Río Jamada. Otro hecho importante, fue la definición de la ruta por Xalapa para el tráfico comercial, originado por la muy destacada *feria comercial de Xalapa* que facilitó el suministro de los productos locales como el algodón, el tabaco, el café y la caña de azúcar a la capital del Virreinato.

Cumpliendo el cometido de la descripción de las dos rutas se tiene:

¹⁸² Consultada la página web oficial de la Biblioteca de la Universidad de Arizona, en fecha: 16 de agosto de 2014: http://uair.library.arizona.edu/system/files/escarcega/azu_f1231_d47_1770z_w.pdf y <http://uair.library.arizona.edu/item/294297>

Ver el derrotero del Virrey de Veracruz: Carlos Francisco de Croix, marqués de Croix, en el Apéndice I, páginas: 1101-1112, de esta investigación.

¹⁸³ Así lo plantea la descripción solicitada por el virrey Francisco Croix en 1769 al ingeniero Manuel de Santiesteban, quien describe el mal estado del tramo Veracruz-Perote con 32 leguas de distancia y exacto determina que Perote es el mejor paraje para fortificar el camino para asistir al puerto de Veracruz y a la Ciudad de México en posibles ataques del enemigo.



1. *El Camino de los Virreyes y el Camino por Xalapa*: En su travesía franqueaba por el lado norte de la Sierra Madre Occidental y se situaba en el Cofre de Perote. También era conocido como el *Camino de las Ventas*. Iniciaba desde Veracruz, tomando el curso de la playa, vía *Villa Rica-Xalapa* y se debía pasar por el *Puente de Veracruz*, seguía por el rumbo de las *Bajadas, Las Lomas, Tejería, Paso de San Juan, Paso del Real, Tierra Colorada, El Hatito, Tolóme, Paso de Ovejas, Conejos, La Ventilla* con *El Puente del Rey, Tamarindo, Rinconada, Palo Gacho, Plan del Río, Cerro Gordo, Corral Falso, Dos Ríos, El Lencero, Las Trancas y Xalapa*. De ahí el camino continuaba a *Perote*.
2. *El Camino de los Ángeles o Camino Veracruz -La Antigua-*.¹⁸⁴ Se conoció también como: *El Camino de Orizaba*: y en su trayecto cruzaba muchas poblaciones lo cual lo hacía muy dinámico. Este camino partía desde *Veracruz*, su franqueo lo realizaba por el lado sur de la *Sierra Madre Occidental*, por el *Pico de Orizaba* el punto llamado *La Angostura*, ofreciendo las mil dificultades. Luego de pasar por el pueblo de Orizaba continuaba su desarrollo y, a partir del año 1531 se llegaba a *Puebla*, siendo esta la época en que fue fundada, para finalmente llegar a *ciudad de México*. Durante la época de la conquista esta ruta solo funcionó como un sendero.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta fue realizado mediante la Ficha Técnica: 01CA – 012 - VNE y la Ficha Técnica: 02AE – 012 - VNE, en el ANEXO A, páginas 61-62 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 012 - VNE, en el ANEXO A, páginas 63-64 de esta tesis.

¹⁸⁴ Veracruz -La Antigua- es porque era la ciudad ubicada junto al Río Huitzilpan, luego fue trasladada al este de la costa del golfo de México, frente a la isla de San Juan de Ulúa.



Fotografía: 4

CAMINO REAL DE LOS VIRREYES

F-1, F-2, F-3 y F4: Diferentes impresiones del Camino Real de Los Virreyes o Camino de Veracruz

Fuente fotográfica: Cortesía del Lic. Gaspar Cobarrubias

F-5: Plaza de Armas del Castillo San Juan Ulúa en Veracruz.

Fuente fotográfica: Trabajo propio



Camino de los Virreyes

Cuadro: 15

Puente	Ubicación del Puente
Puente Veracruz: de dos arcos con platabanda de ladrillo y construido en mampostería de piedra coralina, tenía un barandal con ojivas.	Sobre el Río Medio
Puente Paso de Ovejas: de planta horizontal recta sobre cuatro arcos, con altos pilares. Está fuertemente cimentado. Durante cierto tiempo las vías del tren utilizaron sus soportes. Hoy solo se conservan los arranques	Sobre el Río Atliyac
Puente del Rey: fue el más largo de los puentes y con siete arcos. El puente estaba fortificado con aspilleras y las pilastras están arriostradas con contrafuertes. A los lados del puente se construyeron la Atalaya de la Concepción y el Fortín de Fernando VII., formando un conjunto militar-defensivo. Las fortificaciones se construyeron en 1815	Sobre el Río La Antigua o Río Huitzilapan, en La Ventanilla
Puente colonial de Plan de Río: Hoy forman parte de la autopista que lleva a Xalapa.	Sobre el Río San Juan en Plan del Río

Camino de Asia o Camino de México-Taxco-Acapulco.

El control del comercio de las especies, fue el gran sueño de los países europeos y Colon lo ofreció a los Reyes Católicos como la meta a lograr en su viaje hacia occidente en búsqueda de ese camino más corto y directo. Tal era su importancia, que siempre fue el motivo principal de los múltiples viajes realizados por grandes navegantes durante el siglo XVI y XVII, adentrándose en las aguas oceánicas del Pacífico. Tal sinsentido tuvo sus recompensas, no solo por el descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo, sino también por el descubrimiento de las *Filipinas*¹⁸⁵ por Hernando de Magallanes

¹⁸⁵ BUZETA, Manuel. (1831). *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las Filipinas*. Editorial: Imprenta de Don José C. de la Peña. Madrid, págs. 184-185.



Como se puede observar, el fundamento para facilitar el intercambio comercial con Asia hizo necesario el plantearse una salida al Océano Pacífico. De ahí que, la prolongación de “*El Camino Real de Virreyes*” hizo posible la comunicación entre la ciudad atlántica de Veracruz, la Ciudad de México –capital del Virreinato- y el puerto de Acapulco,¹⁸⁶ en la costa del Océano Pacífico. Este camino se denominó “*El Camino de Asia*” y fue el punto de partida de las rutas del Pacífico. Este *Camino de México-Taxco-Acapulco*, duraba 20 días recorriendo aproximadamente un trayecto de 408 km; su fundamento de acción era facilitar el intercambio comercial con Asia, específicamente con Filipinas.

El Camino entre México con el puerto de Acapulco, en el Pacífico, fue uno de los circuitos comerciales más importante en la época colonial, como se dijo antes, fue este el enlace privilegiado con Filipinas. Todas las mercaderías provenientes de China y de Filipinas transportadas por el “*Galeón de Manila*”¹⁸⁷ y las producciones traídas de América del Sur, debían llegar al puerto de Acapulco, donde los comerciantes concurrían a comprar para poder satisfacer las demandas comerciales de la ciudad de *México*, *La Habana* y las *Islas Filipinas*.

El Camino Real de Batangas - Luzón

Sabemos bien que *Filipinas* fue estructurada como una provincia dependiente del *Virreinato de la Nueva España*. A nivel administrativo estaba bajo el mando de un gobernador, que actuaba independientemente a causa de la distancia en que se encontraba el Virrey. También contaba con una diócesis episcopal, más tres diócesis sufragáneas ubicadas en *Cebú*, *Nueva Cáceres* y *Nueva Segovia*. La administración de justicia era ejercida por la Audiencia o Tribunal con cuatro o cinco magistrados.

LUCENA SALMORAL, Manuel. (1982). *El descubrimiento y la fundación de los reinos ultramarinos_ hasta fines del siglo XVI*. Tomo VII. Editorial: RIALP, S.A. Madrid, pág. 335.

¹⁸⁶ Acapulco fue autorizado, en el año 1581 a manejar el tráfico comercial con las Filipinas y todo el Oriente, de esa forma obtuvo el privilegio de conectar todo el comercio transoceánico del Pacífico, durante todo el Virreinato de Nueva España.

¹⁸⁷ HUMBOLDT, Alejandro. (1987). *Observaciones sobre el Puerto de Acapulco. Hechos en 1804*. México, Gobierno del Estado de Guerrero, pág. 17.



Para el año 1593, quedó establecido el monopolio comercial con China a Favor de Manila y sus vecinos, con aprobación de privilegios que estimularan la inmigración de españoles y mexicanos a la isla.¹⁸⁸ El puerto de Cavite era por donde se hacían los desembarcos de las mercancías, que luego eran trasladados por vía terrestre hasta Manila. El referido Camino Real iba desde Batangas hasta Iloco y en su recorrido pasaba por Manila y Cavite, atravesando de forma vertical la Isla de Luzón.

El Camino Real Misionero de las Californias

Se puede considerar que fue una *Ruta Evangelizadora*, de ahí que se conociera como el “*Sendero de las Misiones de California*”. Esta ruta fue establecida por los misioneros españoles, entre el 1683 al 1834, a lo largo del actual Estado de California, la Baja California y Baja California Sur, para poder comunicar el norte con el Virreinato de la Nueva España.

Hay conocimiento arqueológico de que originalmente fue un camino de herradura. Su recorrido aproximado era de 966 kilómetros, iniciándose en la Baja California Sur, en el noroeste de México, específicamente en el lugar donde se erigió la primera misión, llamada “*Misión San Bruno*” y su presidio. En su recorrido se fueron edificando Centros Misionales cada 48 kilómetros aproximadamente, con numerosos sitios de apoyo, entre ellos: *presidios fortificados* y *pueblos de indios* con sus centros agrícolas.

El objetivo de la Corona Española, era ir avanzando hacia el norte, mediante una colonización pacífica, una política de poblamiento y el establecimiento estratégico de una *red presidial* que defendiera esa *frontera móvil*, que defendiera los puntos vulnerables del acoso hostil indígena. Este propósito se logró porque con la denominada “*Misión*” se fundaba un “*pueblo*” con los indios conversos. En determinados lugares se construía un

¹⁸⁸ GARCÍA FUENTES, Lutgardo. (01 de enero 1997). *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*. Editorial: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones. Sevilla, págs. 166-167.



“*presidio*”,¹⁸⁹ con una arquitectura fortificada y un reclutamiento de soldados, con la finalidad de proteger y ocupar el territorio en cuestión.

Una vez establecida la nueva misión, se procedía a mejorar el camino que la comunicaba con la misión predecesora, de ahí que, se llegue a ver a este Camino Real de California como una cadena de “*Misiones*”, estructurado a lo largo del tiempo y en constante evolución y mejoramiento. En la actualidad, siguiendo la Ruta por la moderna red de carreteras de México y los Estados Unidos, se ha verificado que la mencionada ruta forma parte de ellas. Actualmente se encuentran una buena muestra patrimonial de varias de las *Misiones* y también *Presidios*.

Los Presidios:

El Presidio de San Francisco: (1776). Condado de San Francisco.

El Presidio de Monterey: (1770). Condado de Monterey.

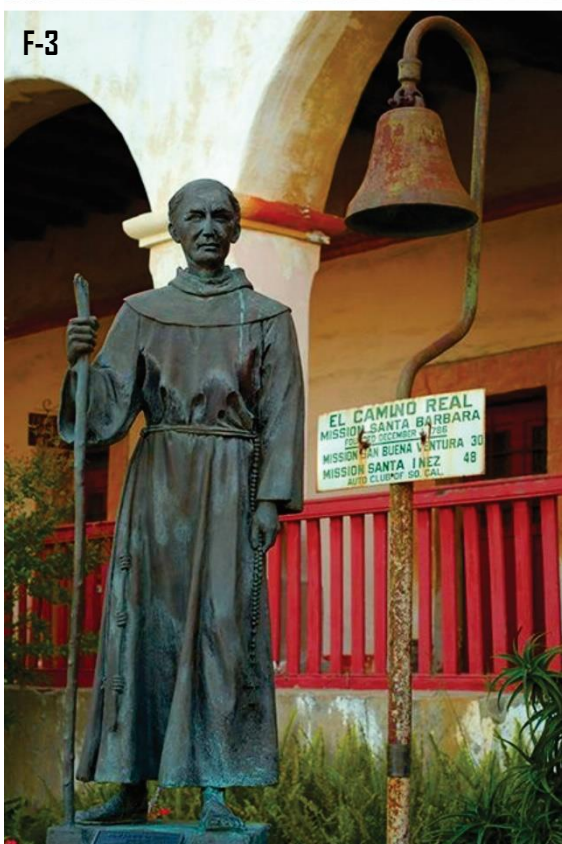
El Presidio de Santa Bárbara: (1782). Condado de Santa Bárbara.

El presidio de San Diego: (1769). Condado de San Diego.

¹⁸⁹ ARNAL, Luis. (1 de agosto de 2006). *El Sistema presidial en el septentrión novohispano, evolución y estrategias de poblamiento*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. X, núm. 218 (26).

Visitada la página oficial de la Revista Electrónica de geografía y Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona (UB), España: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218.htm> En fecha: 18 de marzo y 23 de mayo del 2013.

ARNAL, Luis. (1995). *El Presidio en México en el siglo XVI*. Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). México.



Fotografía: 5

CAMINO REAL MISIONERO DE LAS CALIFORNIAS

F-1: Actual Avenida, construida sobre un antiguo tramo del Camino Real Misionero.

F-2 y F-3: Misión Santa Bárbara: estuvo bajo la dirección de la Orden franciscana, gran parte de las instalaciones se mantienen en su estado original.

F-4: Las campanas como símbolo del Camino Real Misionero de las Californias.

Fuente fotográfica: Cortesía del Sr. Marcelo Crudele.

F-5: Misión San Diego de Alcalá:

Fuente fotográfica: Cortesía de Dmadeo. Fecha 08-09-2008.



Las Misiones en el Camino Real de California

Cuadro: 16

Año de la creación	Misión y Presidio	Ubicación
1769	Misión San Diego de Alcalá	San Diego, Condado San Diego - Estado de California.
1770	Misión San Carlos Borromeo de Carmelo	Ciudad de Carmel-by-the Sea, Condado de Monterey - Estado de California.
1771	Misión San Antonio de Padua y la Misión San Gabriel Arcángel	Mission Creek Rd., Condado de Monterey - Estado de California.
1772	Misión San Luis Obispo de Tolosa	Ciudad San Luis Obispo, Estado de California.
1776	Misión San Francisco de Asís y la Misión San Juan Capistrano	Mission District, San Francisco, Estado de California.
1777	Misión Santa Clara de Asís	Camino Real Santa Clara, Estado de California.
1782	Misión San Buenaventura	Ciudad de Ventura, Condado de Ventura - Estado de California.
1786	Misión Santa Bárbara	Laguna St., Santa Bárbara - Estado de California.
1787	Misión La Purísima Concepción	Purísima Rd., Lompoc - Estado de California.
1791	Misión Santa Cruz y la Misión Nuestra Señora de la Soledad	Emmett St., Estado de California.
1797	Misión San José Misión San Juan Bautista Misión San Miguel Arcángel Misión San Fernando Rey	Fremont, Estado de California. Condado San Benito - Estado de California.
1798	Misión San Luis Rey de Francia	Oceanside, Estado de California.
1804	Misión Santa Inés	Solvang, Estado de California.
1817	Misión San Rafael Arcángel	San Rafael, Estado de California.
1823	Misión San Francisco Solano	Sonoma, Estado de California.



Las campanas en el Camino Real Misionero de las Californias

En la vida de misión existieron varios elementos iconográficos, que al final se convirtieron en un símbolo. Este es el caso de las campanas en el Camino Real. Su importancia se debe a que fueron los elementos sonoros que marcaron el paso de las horas conventuales, la invitación a las actividades sagradas como la misa o el recogimiento y la de alertar a los nativos para la convivencia y en eventos especiales.

La razón por la cual fue seleccionado, como marcador del Camino Real, es por su simbología iconográfica. Esta elección fue realizada por el *Club de Mujeres de Los Ángeles* y la *organización Hijas del Dorado Oeste*. De esa forma protegieron el Camino Real, su historia y el legado de las Misiones. En ellas se anuncia el kilometraje y la dirección de la Misión más cercana.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 013 - VNE y la Ficha Técnica: 02AE – 013 - VNE, en el ANEXO A, páginas 65-66 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 013 - VNE, en el ANEXO A, páginas 67-68 de esta tesis.

El Camino Real de los Reyes y el Viejo Camino Español

Este Camino Real llamado “*el Camino de Los Reyes*”, tuvo gran importancia por ser la conexión entre San Agustín en Las Floridas, Pensacola, New Orleans, San Antonio y la ciudad de México. Pero, en *Natchitoches, Luisiana* había un segundo ramal que continuaba al ramal del Camino Real Tierra Adentro, el cual venía desde México hasta Santa Fe. A partir de allí continuaba hasta California.

El génesis del uso de este camino por parte de los españoles, tuvo lugar en el año 1690, cuando *Alonso de León*¹⁹⁰ decidió explorar hacia el noreste y cruzo el Río Grande en dirección a Texas, con el objetivo de establecer nuevas misiones. Recordemos que ya había senderos comerciales precolombinos, los cuales fueron muy bien aprovechados por la expedición del conquistador español.

¹⁹⁰ ROZA, Greg. (2013). *Los primeros exploradores de Texas*. Traducción al español por Christina Green. Editorial: The Rosen Publishing Group, Inc. New York, 24-27.



Al siguiente año, *Domingo Terán de los Ríos*,¹⁹¹ decidió adentrarse en la zona para establecer misiones adicionales y para ello utilizó la ruta ya establecida por *Alonso de León*; en el transcurrir del tiempo y para proteger el camino más el territorio circundante se fueron edificando *presidios españoles*, ya que para ese momento los franceses amenazaban con constantes intrusiones.

Para fortalecer esta ruta al igual que las otras, en la geografía del *Virreinato de Nueva España*, fue necesaria la ubicación de puestos de operaciones y ranchos o haciendas dirigidas por colonos. De esa forma, durante todo el siglo XVII, se logró controlar el afán de apoderamiento de América del Norte, por parte de las Coronas de Francia e Inglaterra, las cuales, no cesaban en su objetivo y lo habían convertido en un compromiso de lucha de poder y control de los territorios del *Nuevo Mundo*.

Este nuevo Camino Real también conocido como: *El Viejo Sendero Español* u “*Old Spanish Trail*”, se organizó con tres grandes rutas, conocidas como:

- a. El *Camino Real de los Tejas*, con una extensión de 2,500 millas y se iniciaba en la *Ciudad de México*, cruzando el territorio de *Texas* y terminaba en *Natchitoches*, en *Luisiana*. La singularidad de esta ruta consiste en que fue el único camino terrestre que atravesaba el *Rio Grande* hacia el Valle del *Rio Rojo*. De este Camino principal se desprendieron otros senderos como el *Camino Bajo*, *El Viejo Camino San Antonio* y el *Camino de Laredo*. Este Camino se ha descrito ampliamente en el Capítulo II, página: 266 de esta investigación.
- b. El “*Camino Real del Rey*”: en *Las Floridas* fueron punto de encuentro de los diferentes pueblos venidos de América India, el Caribe, África y Europa. En consecuencia, hubo una gran apertura para adentrarse en tierra adentro mediante caminos que corrían por los paralelos, en especial el *Camino Real del Rey*, que

¹⁹¹ RUBIO MANÉ, Jorge Ignacio. (1983). *El Virreinato II: Expansión y defensa*. Editorial: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Autónoma de México. UNAM. Fondo de Cultura Económica. México, 149-151.

Domingo Terán de los Ríos fue gobernador de las Provincias de Coahuila y de Texas, entre los años de 1691 al 1692. Durante su mandato se construyeron siete misiones, con el objetivo de pacificar a los indios tejas y proteger el territorio de posibles invasores francés o ingleses.



iniciaba en la *Villa de San Agustín*, continuaba por *Wakulla* y el *Río St. Marks*, donde se encuentra el *Fuerte de San Marcos de Apalache*, continuaba a *Pensacola* atravesando toda la parte norte del actual Estado de la Florida y el Golfo de México, adentrándose en los territorios de *Alabama*, *Misisipi*, cruzando el *Río Misisipi* hasta *Natchitoches*, en *Luisiana*, donde se encontraba con el *Camino Real de los Tejas*. En la actualidad, algunos tramos de este Camino Real están ocupado por la “*Interestatal 10*”.

- c. El *Camino Real de Santa Fe a los Ángeles* o *Viejo Sendero Histórico Nacional Español*: Fue una ruta comercial e histórica, que conectaba al pueblo de *Santa Fe*, ubicado en el actual Estado de *Nuevo México* con la ciudad de los *Ángeles* en *California*; su recorrido tenía aproximadamente dos mil kilómetros y atravesaba los estados norteamericanos de *Nuevo México*, *Colorado*, *Utah*, *Nevada* y *California*. Varios de sus segmentos tienen acceso por la “*Ruta 25*”, en *Nuevo México*, mientras que, en *Colorado*, su acceso se hace por la “*Interestatal 70*” y en los Estados de *Utah* y *Nevada* se hace por la “*Ruta 5*”. Este Camino Real, también estuvo conectado con el *Camino Real de Tierra Adentro*, el cual se ha analizado en este Capítulo II, página: 262 de esta tesis.

Todos estos Caminos Reales fueron desarrollados sobre rutas más antiguas de origen prehispánico. Estos senderos fueron ideados por los indígenas americanos para sus intercambios comerciales y para poder tener acceso a las regiones de caza.

El estudio del ámbito espacial y la cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 014 - VNE y la Ficha Técnica: 02AE – 014 - VNE, en el ANEXO A, páginas 69-70 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 014 - VNE, en el ANEXO A, páginas 71-72 de esta tesis.



El Camino Real Centroamericano y de los Volcanes

Por lo expuesto anteriormente y en base a los estudios arqueológicos, se ha podido obtener el conocimiento sobre las actuaciones de las *civilizaciones precolombinas* y el cómo construyeron una gran red de caminos, utilizando rutas terrestres, fluviales y marítimas, las cuales se entretrajeron a lo largo del todo el *continente amerindio*, para facilitar el tránsito a sus *centros ceremoniales* y al comercio de intercambio o “trueque”.

En esta investigación, se ha profundizado sobre el conocimiento y el dominio, que los mayas tuvieron, sobre las *rutas terrestres* comerciales, desde *Panamá* hasta las *costas del Golfo de México*. También, de la vía marítima por el *Océano Pacífico*, mediante la cual se comunicaban con *Guatemala* y *El Salvador*. Igualmente, de la *Ruta del Caribe*, que unía los territorios desde *Nicaragua*, rodeando la *península de Yucatán* e internándose en el *Golfo de México*.

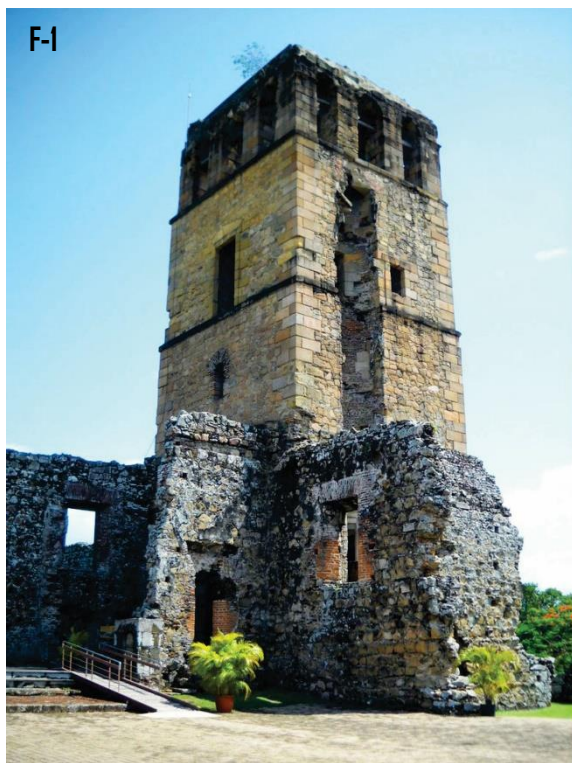
Con este estudio se ha podido determinar que el territorio Centroamericano contaba con un sendero prehispánico, que lo cruzaba de norte a sur. El cual, para el momento de los descubrimientos y la conquista, cobró importancia para los españoles, quienes prontamente dieron uso para sus expediciones y conquistas. Posteriormente, estos senderos los convirtieron en un *Camino Real*, que podía ser recorrido a pie, a lomo de mula o caballo, o en “*andas*”¹⁹² y otras veces en “*hamaca*”;¹⁹³ en jornadas y pernotas o en alojamientos tanto para las personas como para los animales de carga

Este Camino unía a *Panamá*, *Costa Rica*, *Nicaragua*, *El Salvador*, *Honduras*, *Guatemala* y la *península de Yucatán* en México; con dos puertas: *La Antigua Guatemala* y *Panamá*, sedes de sus respectivas Audiencias reales. Pero, recordemos que España dividió el Istmo en dos territorios administrativos:

- a) *La Audiencia de Guatemala*: con las gobernaciones de *Soconusco*, *Honduras*, *Nicaragua* y *Costa Rica*.
- b) *La Audiencia de Tierra Firme* o *Castilla del oro*: con las gobernaciones de *Panamá* y *Veragua*.

¹⁹² Ver glosario: pág. 1078.

¹⁹³ Ver glosario: pág. 1086.



F-4



Fotografía: 6

CAMINO REAL CENTROAMERICANO

F 1: Panamá Viejo: Sitio arqueológico que incluye elementos patrimoniales significativos.

F 2: Volcán Arenal en Costa Rica: visto desde Puerto Viejo del Limón.

F 3 Y F-4: Antigua: una ciudad colonial declarada Patrimonio de la Humanidad en 1979.

Fuente Fotográfica: Trabajo propio y de Juanjo el guía de la Ruta.

F-4: Imagen y Logo del proyecto de la Ruta Colonial y de los Volcanes: propuesta por los países centroamericanos, con apoyo técnico de la Agencia de Cooperación para el Desarrollo del Gran Ducado de Luxemburgo (LUX – DEV).

Fuente Fotográfica: Consultada la página web oficial de INTUR, Centro de Información, en fecha 15 de septiembre del 2013: <https://www.visitanicaragua.com/ruta-colonial-y-de-los-volcanes/>



Otra premisa a tomar en consideración es la conformación del Camino Real, ya que tenía varios destinos, los cuales se enuncian a continuación:

1. *Camino Real Panamá-Veraguas*: Su ruta pasa por *Penonomé*, *Natá de los Caballeros*, *San Francisco de la Montaña* y el *Valle de Antón*, con su población ubicada en el cráter de un volcán extinto. Continuando el Camino, en *Chiriquí* donde se encuentra el volcán Barú, arribando a *Cartago*, la antigua capital de Costa Rica; siguiendo hacia el norte hasta Liberia o Guanacaste. En este Camino se consolidaban los *caminos ganaderos* o *rutas del arreo*. Además de las aguas termales, el *Tortuguero*, los paisajes del *Parque Nacional Volcán Poás* y de los volcanes: *Arenal*, *Rincón de la Vieja*, *Miravalles*, *Poás*, *Irazú*, *Turrialba* y *Tenorio*, existe un patrimonio intangible y son los “*tradicionales boyeros*”.
2. *Camino Real de Nicaragua*: Es la continuación del anterior Camino, pero en territorio nicaragüense, uniendo a *Granada* y *León* con su arquitectura colonial, conservada en su estado original. En sus alrededores están el *Lago Cocibolca* o *Nicaragua* con los “*pueblos blancos*” y los volcanes *Maderas*, *Concepción* y el *Parque Nacional Volcán Masaya*, el cual, está activo. Esta ruta es muy ponderada por los ecosistemas generados por los volcanes, la flora y la fauna.
3. *Ruta interoceánica Lago Nicaragua-Rio San Juan*: En el *Camino Real de Nicaragua* confluyen dos *vías transístmicas*. La primera: *puerto El Realejo-costa del Pacífico*. La segunda: *Lago Cocibolca-Rio San Juan-Caribe*. Estas dos últimas rutas están detalladas en el Capítulo II, página: 243 de esta tesis.
4. *Camino Real de Honduras*: Desde León, en Nicaragua continua el Camino en dirección norte, cruza *Las Segovias*, con la *Ciudad Antigua* y entra, por la frontera de *Las Manos* a *Honduras* y continua hasta alcanzar *Yuscarán* y *Tegucigalpa*. En los alrededores se puede apreciar las *Ruinas de Copán* y una serie de pueblitos con encanto colonial, producto del auge de la industria del tabaco de *Santa Rosa de Copan* y las minas *Valle de Ángeles*, *Santa Lucia*, *San Juancito*, *Ojojona* y *Santa Ana*.



5. *Ruta marítima Nicaragua-El Salvador*: por el *puerto de Corinto* hasta el *puerto La Unión* en El Salvador, permitiendo la recreación del *golfo de Fonseca*, cuya bahía se comparte entre El Salvador, Honduras y Nicaragua. Igualmente es fecunda en leyendas como la de Francis Drake y el enterramiento de sus tesoros. Ya, en El Salvador se puede disfrutar de las ciudades coloniales: *Suchitoto*, *Santa Ana*, *Panchimalco*, *Izalco* y *Nahuizalco*; más el *Parque Nacional de los Volcanes*, en el extremo oriental de la *cordillera Apaneca-Illamatepec*.
6. *Camino Real El Salvador-Guatemala*: Saliendo de *Santa Ana*, vía *Esquipulas* hasta la *Antigua Guatemala*, donde se podrá disfrutar de la tradición indígena, la riqueza arquitectónica barroca del siglo XVI y el trazado reticular urbano colonial. Igualmente, el paisaje natural de los volcanes *Agua*, *Fuego* y *Acatenango* esta inmediato.
7. *Camino Real de Chiapas*: descrito en el Capítulo II, página: 287 de esta tesis
8. *Camino Real La Antigua-Guatemala-Caribe*: Este Camino Real unía la *Antigua Guatemala* con la *costa caribeña* y *España* a través del *Rio Dulce*, *Lago Izabal* y el *Golfo Dulce*.

Actualmente hay planteado un itinerario turístico denominado *La Ruta Colonial y de los Volcanes*, por el Sistema de integración Centroamericana – SICA, con apoyo de la Agencia Española de Cooperación Internacional - AEI.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 015 - VNE y la Ficha Técnica: 02AE – 015 - VNE, en el ANEXO A, páginas 73-74 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 015 - VNE, en el ANEXO A, páginas 75-76 de esta tesis.

El Camino Real de Chiapas

El prenombrado Camino iniciaba en la ciudad de México, seguía por Balún Canán, la cual, hoy se conoce como Comitán de Domínguez, continuaba por Tuxtla Gutiérrez, a



84 kilómetros de la ciudad San Cristóbal de las Casas y a 90 kilómetros de la frontera con Guatemala.

En este primer recorrido se observa, grandes vestigios del trazado de la vía precolombina, y la restructuración que hicieron los españoles para convertirlo en Camino Real. Su uso, en la época colonial fue de gran auge, favorecido por la calidez de las tierras bajas y por estar rodeado de un poético escenario natural con zonas arqueológicas, combinados con las joyas arquitectónicas coloniales y enriquecido por un sinnúmero de tradiciones y una rica gastronomía regional, las cuales se desarrollaron en la margen derecha del *Rio Grijalva*; siendo estos escenarios los mudos testigos del tránsito comercial de mercancías como el ámbar, el cacao chiapaneco, el jade, la obsidiana, igualmente, el ir y venir de los mensajeros con documentos y portadores de las noticias oficiales o las novedades peninsulares. Son todas estas descripciones las que permitirán recrear el funcionamiento del Camino, ya que existen los elementos suficientes para re-descubrirlo.

Sus tramos más importantes se encontraban poblados, entre ellos: *Chiapa de los Indios* o *Chiapa de Corzo*, ubicada en la provincia de *San Vicente de Chiapa*, otros pueblos importantes fueron: *Alcala*, *Ostuta*, *San Bartolomé de los Llanos* -hoy es conocido como Venustiano Carranza-, el pueblo de *Tzeltal de Copanaguastla*, *Coapa*, *Escuintenango*, hoy colonia de San Francisco, *San José Coneta*, *Aquespala*, actual colonia Joaquín Miguel Gutiérrez, hasta aquí la parte que corresponde a México y ahora en Guatemala está: *Antigua Guatemala*.

Este Camino Real, en su recorrido, contiene varios pasos fluviales como el de *Escuintenango*, donde había un servicio de canoas para cruzar a los viajeros por el *Río San Gregorio*, y se repite en *Aquespala* para atravesar el *Río Agua Azul*. En la actualidad, el eje de la carretera Panamericana (MEX-190) coinciden con varios tramos del *Camino Real de Chiapas*.



12.2. Los Caminos Reales en el Virreinato de La Nueva Granada.

Los Caminos Reales neogranadinos, al igual que sus Rutas, representan la unidad del Virreinato de Nueva Granada y sus geografías. En tiempo presente, están representados por los territorios de Panamá, Colombia, parte de Ecuador y de Venezuela.

Fueron Caminos que se bifurcaron por los cuatro puntos cardinales y unieron el Atlántico, el Mar Caribe y el Pacífico. Igualmente, fueron las vías para la exportación de múltiples productos agrícolas como la *quina* y el *tabaco*, amén del oro y la plata. Pero, también fueron los importadores de las nuevas ideas y culturas venidas de Europa.

En la actual República de Panamá se encuentra el Camino Real que comunicó España con América del Sur y fue:

1. Camino Real del Istmo de Panamá.
 - a) Camino Real Portobello-Nombre de Dios-Panamá.
 - b) Camino Real de Cruces.
2. El inicio del Camino Real Centroamericano: esta ruta ya ha sido descrita en la página: 283 de este Capítulo.

Fueron el *río Magdalena* y el *rio Cauca*, los que facilitaron la entrada al territorio, que luego conformaría el *Virreinato de Nueva Granada*. Igualmente, con los senderos indígenas facilitaron la formación de una estructura vial que coordinó la comunicación de ciudad a ciudad, con sus “*tambos*” o paradores para los altos de las jornadas a *lomo de mula*, más exactamente a *lomo de indio*. Definiéndose así el *Camino Real en la Nueva Granada*.

Un territorio que no pasó desapercibido para el Reino español, por ser una de las zonas estratégicas de mayor importancia y complejidad económica, social y política de Suramérica, lo cual, quedó evidenciado cuando la Corona vio la necesidad de crear el *Virreinato de Nueva Granada*,¹⁹⁴ en el año 1717 y, a pesar de haber quedado un tiempo en

¹⁹⁴ LUMBRERAS, Luis Guillermo; BURGA, Manuel y GARRIDO, Margarita: (1999). *Historia de América Andina, Crisis del Régimen Colonial e Independencia*. Volumen 4. Universidad Andina Simón Bolívar – Ecuador. Editorial: LIBRESA. Editor German Carrera Damas. Ecuador, págs. 31-32.



suspenso, la iniciativa fue retomada en el año 1739 y, a partir de ese momento tuvo continuidad hasta el final de la presencia de España en sus colonias.

La influencia de la *Ilustración* en el Virreinato fue muy notable, convirtiéndose en un gran referente de esta corriente del pensamiento y con la creación de la cátedra de matemáticas en el Colegio Mayor por José Celestino Mutis. Pero, en el área económico, los objetivos de las reformas borbónicas no alcanzaron sus objetivos, debido a la falta de integración de los territorios de *Ecuador*, *Panamá*, *Venezuela* y la misma *Colombia*, los cuales conformaban el Virreinato. A esta situación se agregó la imposición de las altas cargas de impuestos, sin embargo, la exportación de la caña de azúcar, el algodón y el cuero se elevó al igual que la actividad de la industria minera, incluso se crearon nuevas líneas industriales, tales como la industria de la pólvora, en Bogotá.

Estas fueron razones suficientes para activar la red de Caminos Reales mineros y agroexportadores y es evidente que, durante el siglo XVI, los *Caminos del Alto Magdalena* lo facilitaron e integraron dos de las regiones más ricas del Virreinato:

- a) Primera, la del *Valle del Rio Cauca*, cuya gobernación se encontraba en Popayán. Bien es sabido que, esta llanura, surcada de sur a norte, por numerosos ríos, especialmente el *Mira*, el *Patía*, el *Telembí* y el *San Juan de Micay*, estuvieron bañadas con sus aguas y con el oro y platino de aluvión.
- b) Segunda, la del *Valle del Magdalena*, con la gobernación en *Neiva*, desde salieron los *Caminos de Huila* y el *Tolima* se comunicaron con el *Rio Magdalena*, integrando así el occidente con el centro y el norte del Virreinato.

Se puede observar que la historia de las comunicaciones, tráfico y comercio del Virreinato estuvo vinculada al paso de una frontera oceánica a otra articulada en los ríos e igualmente, a la impuesta por la geografía sobre la organización territorial promovida por el Consejo de Indias o los misioneros jesuitas. En este caso la naturaleza se impuso y con ella la disposición norte sur en contra del sentido longitudinal este a oeste promovida por la Corona española y el Consejo de Indias.

El Virreinato también fue conocido como: Virreinato de Santafé o Virreinato del Nuevo Reino de Granada. Fue instituido por el Rey Felipe V, por Real Cédula del 27 de mayo de 1717, siguiendo las políticas de los borbones. La capital designada fue Santafé de Bogotá.



En esta visión, el Rio Magdalena y el Canal del dique, más los senderos prehispánicos dieron la pauta a los ingenieros viales españoles para poder desarrollar la red de rutas, que se bifurcaron por todos los cuatro puntos cardinales, dirigiéndose unos a los llanos, otros hacia el oriente antioqueño, o a la costa atlántica y entre los territorios que conformaron el Virreinato; tejiendo la red de comunicaciones, transporte y comercio; por donde grupos de mulas herradas, arriadas por los arreadores de pies descalzos fueron transitando entre atajos y veredas.

A continuación, se señalan los *Caminos Reales* de este Virreinato,¹⁹⁵ que facilitaron el intercambio de experiencias culturales, de técnicas, de habilidades, conocimientos, de costumbres y tradiciones, de comercio y la minería:

1. Los Caminos Reales Neogranadinos
 - a) Camino del Norte, del Sur, del Este y del Oeste
 - b) Camino Real del Quindío
 - c) Camino Real de Honda-Santa Fe
2. Caminos Reales Mineros de Nueva Granada
 - a) Ruta de la Plata
 - b) Ruta del Oro
3. Los Caminos Reales de los Españoles venezolanos
 - a) Camino Real de los Españoles La Guaira-Caracas
 - b) Camino Real Carabobo
 - c) Camino Real Coro
4. Camino Real Andino
 - a) Caminos Agroexportadores

¹⁹⁵ JIMENEZ, Magdalena. (1989). *Vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena*. Tema: Historiografía de la Revolución Francesa. Revista 02. Historia Crítica. Universidad de los Andes, Colombia Facultad de Ciencias Sociales – Departamento de Historia. Julio-Diciembre 1989, págs. 118-125.



El Camino Real del Istmo de Panamá

Desde Panamá se estableció el proyecto de conquista y colonización del continente suramericano, alentado por los mitos y leyendas que estimularon las mentes calenturientas de los españoles. Es así como, el uso de los senderos prehispánicos, estuvieron influenciados por el mito de *El Dorado* y la búsqueda del mismo, siguiendo las instrucciones de los indígenas guías. Una vez descubierta esta red de cominerías comerciales indígenas, los colonizadores percibieron los beneficios y así lo propusieron a la Corona española.

El descubrimiento de las minas de plata en el Potosí boliviano, ubicado en el centro occidental de Suramérica, imperó para que el Reino de España tomara en valoración los senderos indígenas descubiertos por los conquistadores y convertirlos en los *Caminos Reales*, que facilitaron la transportación de los metales preciosos desde la actual Bolivia a España. En el caso del altiplano boliviano, por pertenecer, al *Virreinato del Perú*, este se vio involucrado y de muy buena gana apoyó ampliamente el proyecto, mediante el cual, la Corona española controló las regiones occidentales de América del Sur, extensivo a la América Central y con la *Flota* más la *Armada de la Mar del Sur*, España aseguró la transportación desde los puertos de Valparaíso, Arica, Lima hasta Panamá, en el Pacífico.

Desde el istmo de Panamá el transporte se hacía parte por tierra y parte por el Río Chagres hasta Portobello en la costa del Mar Caribe y el Camino Real del Istmo de Panamá se desarrolló en dos trocales:

1. *El Camino Real de Portobello-Panamá*:¹⁹⁶ se desarrollaba por el territorio y comunicaba los pueblos de Nombre de Dios, Portobello y Panamá vía terrestre. Se usaba durante la época de lluvias. Su calzada era en piedra y tenía unos 4 pies de ancho, con una distancia de 18 leguas aproximadamente, sobre la cual se arreaba recuas entre 500 a 600 mulas. Fue declarado patrimonio municipal del distrito portobello en el año 2014.

¹⁹⁶ SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. (1984). *Historia general de España y de América, H. El Istmo de Panamá desde finales del siglo XVI: su función en el siglo XVII*. Volumen 9. Segunda Edición. Editorial: Ediciones RIALP, S.A. España, pág. 291-295.



2. *Ruta interoceánica del Istmo*: conformada por la ruta *Rio Chagres* y el *Camino de Cruces*:¹⁹⁷ fue construido en el año 1530. Su calzada era de piedra y tenía unos 8 pies de ancho. Se iniciaba en Panamá e iba por tierra hasta la localidad de Venta de Cruces, a orillas del Rio Chagres. Allí se cargaban los botes, los bongos y las chatas con las mercancías y se iniciaba el recorrido navegando por el rio hasta la desembocadura de este y donde estaba el Fuerte de San Lorenzo en Chagres, de allí a Portobello para embarcar las mercancías en las Naos de Tierra Firme que luego las llevarían a España. Su tránsito se hacía en temporada seca y era la ruta alternativa del Camino Real. No ha sido reconocido como patrimonio nacional porque nunca han sido prioridad para las sucesivas administraciones de gobierno.

Fueron muchas las fricciones entre los gobernantes y los virreyes del Perú, más las crisis de poder; a estas circunstancias se unió la intromisión de las potencias extranjeras a través de las actividades de los piratas y corsarios que laboraban cumpliendo órdenes de las Coronas, especialmente la inglesa, cuyo objetivo era apoderarse del puente interoceánico que representaba el Istmo de Panamá. Todos estos procesos generaron la decadencia de la ruta.¹⁹⁸

Por lo antes referido, Panamá, Portobello y su Istmo se convirtieron en el punto pivotante para el control y la comunicación del Reino de España con todo Suramérica, el océano Pacífico, Centroamérica y el Mar Caribe; de ahí que, los Caminos Reales desarrollados sobre estos antiguos caminos indígenas, que iban de este a oeste, en la región ístmica de Panamá se convirtieron en los ejes de transito del comercio interoceánico y el *Itinerario Cultural* de los *Naos de Tierra Firme* y la *Flota de La Mar del Sur*.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 016 - VNG y la Ficha Técnica: 02AE – 016 - VNG, en el ANEXO A, páginas 77-78 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 016 - VNG, en el ANEXO A, páginas 79-80 de esta tesis.

¹⁹⁷ Ibidem, pág. 291.

¹⁹⁸ Ibidem, pág. 294-297



Los Caminos Reales Neogranadinos

Uno de estos conquistadores fue *Gonzalo Jiménez de Quesada*, quien inició la expedición desde la ciudad de *Santa Marta* al interior, hasta encontrarse en el tope de las tres cordilleras que dividen los Andes, donde fijó a *Santafé de Bogotá*, la capital del Nuevo Reino, quedando equidistante del Caribe y del Pacífico, desde allí, el conquistador organizó las siguientes expediciones a los cuatro puntos cardinales, generándose así el forjamiento de una red de Caminos Reales que unió el territorio del Virreinato. Estos caminos fueron:

1. Los Caminos Reales Neogranadinos

- a) Por el norte: *Camino Real Cartagena de Indias-Santa Marta-Honda*: La continuación del Camino Real del Norte fue el *Camino Real de Honda a Santafé de Bogotá*.
- b) Por el sur: *Camino Real Santafé de Bogotá-Pasto-Quito*: en este Camino estaba el paso por Quindío y se denominó: *Camino Real de Quindío*. También, se encontraba la *Ruta de la Plata* que llegaba a Neiva.
- c) Por el este: *Camino Real Valles de Cúcuta-Pamplona-Villavicencio*: Conjugado con este Camino Real estaba el *Camino Real de Santafé de Bogotá-Cúcuta-San Cristóbal-Mérida a Caracas*, en la actualidad se corresponde a la *carretera trasandina*, en Venezuela
- d) Por el oeste: *Camino Real de Buenaventura*: también conocido como el *Camino Real de Chocó*.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 017 - VNG y la Ficha Técnica: 02AE – 017 - VNG, en el ANEXO A, páginas 81-82 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 017 - VNG, en el ANEXO A, páginas 83-84 de esta tesis.



Por el norte, Camino Real Cartagena de Indias-Santa Marta-Honda

El Río Magdalena fue seleccionado como eje de comunicación de las ciudades costeras de: *Cartagena de Indias, Santa Marta, Tolú* y el interior del Virreinato hasta Honda y Santafé de Bogotá; posteriormente, con el descubrimiento de las minas de oro de Antioquia, el *Río Cauca* paso a formar parte de la red de caminos orientado hacia *Mompox. Camino de Valledupar a Maracaibo y a Riohacha*.

El tramo desde Cartagena de Indias o de Santa Marta hasta el puerto de Honda, dependiendo de la estación, podía durar entre veinte a 90 días y se realizaba en tres etapas.

- a) La primera etapa: se iniciaba en Cartagena, seguía hasta llegar a Barrancas, luego a Mompos y finalmente se arribaba al puerto de Honda, todo el trayecto se hacía navegando, en pequeñas canoas por el Río Magdalena. A partir del año 1598 se sustituyeron las frágiles canoas por “*champanes*”.¹⁹⁹
- b) La segunda etapa: o *Camino Real de Honda*. Esta ruta comunicaba el Puerto de Honda, situado en la margen izquierda del *Río Magdalena*, con Santafé de Bogotá, la capital del Virreinato y se describe a continuación.

Por el Norte, Camino Real de Cartagena-Honda a Santafé de Bogotá

Este *Camino Real* está considerado como el más importante durante la época colonial del *Virreinato de la Nueva Granada*, ya que fue la ruta de comunicación y comercio del sur y centro del virreinato con la Corona española; a través del *Río Magdalena*. En sentido figurativo se puede decir que, por este *Camino* se dio el proceso de transculturación europeo al territorio virreinal y por esa misma vía se exportaron las riquezas extraídas de las Reales Minas de esmeraldas en Muzo y las de plata en Mariquita.²⁰⁰

¹⁹⁹ Ver glosario: pág. 1083.

²⁰⁰ VELANDIA, Roberto. *Todos los Caminos conducen a Santafé. Caminos Reales de Colombia*. Consultada la página web oficial del Banco de la República: Actividad Cultural, Biblioteca Virtual y Biblioteca Luis Ángel Arango: en fecha: 20 de noviembre del 2016: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/todos8g.htm>

BERNAL VILLEGAS, Jaime E. y GÓMEZ GUTIÉRREZ, Alberto. (abril del 2010). *A impulsos de una rara resolución: el viaje de José Celestino Mutis al Nuevo Reino de Granada, 1760 - 1763*. Editorial: Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, págs. 15-17 y 77-84.



Su construcción se inició en el año 1555, con la intervención de *Hernando de Alcocer* y *Alonso de Olla*, quienes actuaron como contratistas, construyeron el camino de herradura y organizaron la navegación por el *Bajo Magdalena*, el *Camino de Honda-Santafé* y el *puerto fluvial de Honda*, el cual, fue el primer embarcadero construido en el citado río. Siendo este el comienzo y punto crucial de los caminos que allí confluían. De esa forma, este camino sustituyó el precario *Camino de Vélez-Rio Magdalena*.

Para su navegación, estuvo dividido en dos sectores: *Sector Alto* y *Sector Bajo*, a causa de los arrecifes que lo interrumpían y por su recorrido transitaban los colonizadores, los monjes, obispos, arzobispos y sacerdotes en su acción evangelizadora, también los encomenderos, los oidores, los virreyes y los ejércitos españoles con el objetivo de fundamentar el statu quo de la Monarquía española. Por supuesto, no faltaron los letrados, artistas, constructores, artesanos y hasta los jesuitas desterrados y los *Comuneros de Galán*²⁰¹ en el año 1781.

Al igual que en la mayoría de los Caminos Reales, ésta ruta se realizó sobre senderos indígenas pre-existentes, ampliándose para facilitar el paso de los animales de carga. De ida, se iniciaba en Santafé de Bogotá, discurría por los actuales municipios de *Facatativá*, *Albán*, *Villeta* y *Guaduas* hasta llegar al *puerto comercial de Honda*, ubicado en el *Río Magdalena*; con una longitud de 32 leguas. Para su trazado y construcción se siguieron las disposiciones de la Corona española, que establecía los principios constructivos en base a los de las calzadas romanas.

Era un camino muy estrecho y ofrecía muchas dificultades, sin embargo, era muy transitado. La transportación se hacía por recua de mulas o en caballo y en época de verano se podía realizar entre cuatro a seis días; no así en invierno, ya que el tiempo se duplicaba. El retorno del recorrido se iniciaba en Honda, continuaba a Mariquita y se descendía hasta la Villa de Guaduas. Desde este lugar se continuaba el camino atravesando los pueblos de El Raizal, Chinauta y Villeta. A partir de este poblado se iniciaba el ascenso hasta Facatativa y finalmente se llegaba a Santafé de Bogotá.

²⁰¹ LEDDY PHELAN, John. (2009). *El pueblo y el rey: la revolución comunera en Colombia, 1781*. Colección Memoria Viva del Bicentenario. Editorial: Universidad del Rosario. Bogotá, págs. 261-275.



En el transcurrir del tiempo, fue sustituido por la *carretera de Cambao*, luego a los *ferrocarriles de Girardot y Cundinamarca*; en la actualidad por la carretera de Guaduas. Es uno de los caminos mejor conservado, con una gran representatividad en la memoria histórica.

Sin embargo, esta no fue la única ruta que comunicó Santafé de Bogotá con el altiplano cundiboyacense, hubo otras muchas que la relacionó con otros puntos geográficos, pero no tuvieron la importancia del Camino Real que hemos analizado en el presente ítem. Esos Caminos Reales secundarios fueron:

- a. Ruta Santafé de Bogotá-Fusagasugá-Melgar-Neiva-La Plata-Popayán.
- b. Ruta Santafé de Bogotá-Guasca-Gachalá-Medina.
- c. Ruta Santafé de Bogotá-Fontibón-Serrezuela-La Mesa de Juan Díaz-Tocaima.
- d. Ruta Santafé de Bogotá-Cáqueza-Chirajara-Llanos de San Martín.
- e. Ruta Santafé de Bogotá-Facatativá-Ambalema.
- f. Ruta Santafé de Bogotá-Citará-Nóvita, Chocó
- g. Ruta Santafé de Bogotá-Tunja-Chitagá-Pamplona-Maracaibo.
- h. Ruta Santafé de Bogotá-Puente del Común-Zipaquirá-Chiquinquirá-Oiba-El Socorro-San Gil.
- i. Ruta Santafé de Bogotá- Puente del Común-Zipaquirá-Chiquinquirá-Vélez-Opón o Carare.

Por el sur, Camino Real Pasto-Santafé de Bogotá

En las trochas indígenas se plasmó su ingenio y su malicia. Posteriormente, en los *Caminos Reales* a través de ríos y tierra firme, circunscritos en esas trochas, se puso en evidencia la ingeniería hispana, que los re-adecuó, los ensanchó y los convirtió en *caminos de herradura*, para ser utilizados en los procesos de repoblamiento, de comercio, en el tránsito de los encomenderos, las milicias y los colonizadores. Teniendo como escenario la variedad del paisaje natural del sur del *Cauca* y de *Nariño*; el cual, está



definido por tres regiones muy diferenciadas, con características propias y son las siguientes:

- a. El litoral y la llanura del Pacífico.
- b. La franja intermedia, entre el litoral y la llanura mismas, que va paralela a la cordillera occidental, con presencia de manglares.
- c. La selva húmeda, con altos niveles de pluviosidad.

Es una región surcada por los ríos: *Mira*, el *Patía*, el *Telembí* y el *San Juan de Micay*, que bajan de las altas montañas de la *cordillera occidental*, cuyas desembocaduras se encuentran en el *Océano Pacífico* y, al mismo tiempo interconectados con los caños que, desde épocas prehispánicas, eran proveedores de oro y platino de aluvión; además, de ser el medio de transportación, a través de la navegación fluvial, entre la citada llanura selvática y el litoral.

Como ya se ha citado, el *ramal occidental* de la *cordillera de los Andes*, corre paralelo a la costa sobre un eje norte-sur y corresponde a la región de *Nariño*, con sus estribaciones montañosas y el *nudo de Los Pastos*, sirviendo de parteaguas entre la cuenca del *Rio Patía* y la del *Rio Putumayo*. Siendo, todas estas geografías las que sirvieron de marco en el cruce de los caminos del *Valle del Magdalena*, de *Pasto*, de *Quito*, del *Valle del Cauca* y de la *costa del Pacífico*.

Es así como el *Camino Real Pasto-Popayán-Neiva-Mompox-Cartagena de Indias*, fue la columna vial que articuló las conexiones entre el *distrito minero de Almaguer*, la cadena de volcanes como: *Chiles*, *Cumbal*, *Azufra*, el *Galeras* y el *Doña Juana*; estos dos últimos separados por la cuenca del *Río Guátara*, el cual es afluente del *Rio Patía*.

Fue una ruta por donde transitó el comercio precolombino del ají, la coca, la sal, el algodón, proveniente de los cultivos del valle ecuatoriano del Río Chota, el añil, el oro de aluvión y la madera de palma de chonta. Ya, en la época colonial fue una ruta de intenso intercambio y flujo de riquezas hacia la metrópoli.

En el norte, es donde se encuentran el altiplano nariñense, la fosa hidrográfica del *Rio Patía* y donde se cruzan los *Caminos del Valle del Magdalena-Pasto-Quito-Valle del Cauca* y la *costa del Pacífico*. Siguiendo hacia el sur, se encuentran el *Camino Real*



Popayán-Pasto, cuyo objetivo eran trasladar el oro de las minas de *Almaguer* en el *Cauca* y *Madrigal* sobre la cuenca del río *Patía* y *Mocoa* en el *Alto Putumayo*,²⁰² a las fundiciones de *Popayán* y *Cali*. Igualmente estaba el *Camino Real Popayán-Quito*.

Dentro de este *Camino Real* se encuentran subrogadas otras rutas y son:

1. *Camino Real de Barbacoas*:²⁰³ Durante el siglo XVI, ésta región fue llamada *Provincia de las Barbacoas*, cuyo referente se encontraba en la unidad tipológica del “*palafito*”, como hábitat de los nativos. En ella estaba el *Camino Real de Barbacoas*, que unía *Barbacoas*, *Pususquer*, *Túquerres* y *Altaquer*, con una longitud de 32 leguas y se realizaba en catorce días, con pernoctación en los *Tambos* y *rancherías*.
2. *Las trochas conducentes al Amazonas*:²⁰⁴ Con la expansión de las misiones en las selvas de *Caquetá* y el *Putumayo*, se inició el desarrollo de una serie de vías que comunicaron la región andina y la selva propiamente dicha.
 - a) La primera trocha fue la *Timaná*, en el sur de *Huila*.
 - b) La segunda trocha iniciaba en *Almaguer*, seguía por *Bota Caucana*, *Santa Rosa*, *Yunguillo*, *Condagua* y *Mocoa*.
 - c) La tercera trocha descendía del *Alto Putumayo*, continuaba por el *Valle de Sibundoy* y *La Cocha*. Este último pueblo estaba rodeado de minas de oro de aluvión.
 - d) La cuarta trocha salía de *Ipiales*, cruzaba el *páramo de La Victoria*, continuaba por *Monopamba* el *Rio Churuyaco*, de esta forma cubría el

²⁰² ARTEAGA MONTES, Giovanni. (enero – junio 2016). *Historia del Tramo “Camino Viejo” en el Putumayo: Importancia, Teoría y Metodología para abordar el Estudio de los Caminos*. Revista Historia 2.0, Conocimiento Histórico en Clave Digital. Año VI – Número 11. Bucaramanga, págs. 85-104.

²⁰³ DE SANTA TERESITA, Félix. (1969). *Camino de Barbacoas*. Revista Cultural Nariñense. Volumen II, No. 11. Pasto, págs. 31-35.

²⁰⁴ DE LA BARRERA, Ramón. (1913). *Derrotero de Pasto al Amazonas*. Editado por: Academia Nacional de Historia – Bogotá. Boletín de Historia y Antigüedades. Volumen IX, No. 97. Bogotá, págs. 46-52.

Ver glosario, pág. 1093.



trayecto entre el *Alto Putumayo* y el *altiplano*; fue muy utilizado por los colonizadores de la Hormiga y Orito, en Putumayo.

- e) La quinta trocha llamada *Santa Lucia*, iniciaba su recorrido en el pueblo *Catambuco*, continuaba por *Los Potreros*, transmontaba la *cordillera de los Andes* para llegar a *Cocha*, desde allí continuaba el curso del *Río Guamués* hasta el *puerto de Alpichaque* y de allí hasta Putumayo. Su existencia efímera hace que muchas de estas trochas solo se puedan apreciar en mapas de la época.

Para facilitar el tránsito por los ríos, se utilizaron varias técnicas, de ahí que, muchos de estos *Caminos Reales* y *Trochas* tuvieron la asistencia del “*varador*”.²⁰⁵ Se debe tomar en cuenta, que existía algunas diferencias entre el *varador clásico*, como paso entre ríos diferentes y el *varador para cruzar saltos y raudales* de un mismo río, en este caso por tierra. También existían los “*arrastraderos de raudal*”,²⁰⁶ en este último tipo de movilización, las embarcaciones eran jaloneadas por cuerdas a través del cauce del río. Muchas de estas técnicas han perdurado hasta el presente.

Camino Real del Quindío

Desde la colonización y tránsito del *Camino del Quindío* se tienen noticias de la primigenia biodiversidad de los diferentes paisajes entre *Santafé de Bogotá*, pasando por *Cartago*,²⁰⁷ hasta *Quito*. Fue una ruta desarrollada en la época colonial por la *montaña del Quindío*; con una longitud aproximada de 221 leguas, de un significativo valor natural y cultural por los aportes etnológicos y etnográficos, así como las tradiciones en el uso alimentario y gastronómico del maíz, el café, la yuca, el plátano, la palma de cera o los culturales como la arriería.

²⁰⁵ Ver glosario, pág. 1094.

²⁰⁶ Ver glosario, pág. 1078.

²⁰⁷ NIETO, Diego Antonio. (enero- junio 1983). *Visita de la Gobernación de Popayán, 1797*, Editada en: Cespedia. Nos. 45-46, Suplemento 4, págs. 495-512.



También, por el uso de la guadua en la construcción y la arquitectura, el arte de la cestería, la cerámica la orfebrería, entre otros. Todo lo cual, hacen parte de una iconografía cultural o “*Quindianidad*”.²⁰⁸

El trayecto del camino y su hábitat limitante, fue vadeado por grupos migratorios que lo trasegaron y lo colonizaron, convirtiéndolo en un testigo histórico de la transformación del primigenio medio natural prehispánico a la época colonial. Conclusión ésta que podemos desprender de la interpretación de los vestigios arqueológicos, los antropológicos y las crónicas de los conquistadores españoles a su llegada en el año de 1539, encontrados en la “*Hoya del Quindío*” con los ríos Barragán y Chinchiná hasta la desembocadura del *Rio Cauca* y el nacimiento del *Rio de La Vieja*, en la provincia de *Quimbaya*.

Este camino contó con dos derivaciones y todas de gran importancia, las cuales se describen a continuación:

1. *El Camino Real Pasto-Barbacoas-Tumaco*: Dentro de este Camino Real, se encontraba el *Camino de Barbacoas*,²⁰⁹ que iniciaba en la *Villa de Santa María del Puerto*, la fue una de los primeros asentamientos españoles, ubicada a orillas del Río *Telembí*; posteriormente fue llamado *Barbacoas*. Como pueblo minero tuvo gran importancia, de ahí que se construyera un Camino Real que comunicaba Barbacoas con el altiplano nariñense.
2. *El Camino Real Cartago-Chocó*: Éste camino destacó porque fue la ruta de esclavos y de alimentos para la industria minera del Chocó e igualmente fue la ruta por donde se evacuaba las cuantiosas producciones de oro que luego irían a la península.

También, se acotan los caminos alternos como:

- a. *Camino Real alternativo Popayán-Pasto-Quito*: Éste camino se realizaba pasando por el pueblo de *La Sal* en el *Valle del Patía*, cruzaba el Río *Juanambú* para adentrarse en el territorio de los “*quillancigas*”, que habitaban los actuales

²⁰⁸ Ver glosario, pág. 1091.

²⁰⁹ DE SANTA TERESITA, Félix. (1969). *Camino de Barbacoas*. Revista Cultural Nariñense. Volumen II. No.11. Pasto, págs. 31-35.



pueblos de *Briceño* y *La Cruz*; a partir de allí remontaba las faldas del *Galeras* hasta llegar a *Pasto*, en el *Valle de Atriz*. Desde esta ciudad la ruta continuaba al sur, pasando por *Yacuanquer*, seguía el curso del *Río Bobo*, cruzaba por el poblado de *Funes*, continuaba vadeando el *Río Guáitara*, atravesando por *Iles* y *Gualmatán* hasta *Ipiales*; el recorrido de allí hasta *Quito* era por *Tulcán*, en la *provincia del Carchi*, pasaba por *Huaco*, descendía al cálido *Valle del Chota*, nuevamente subía a *Ibarra*, en su recorrido pasaba por la *provincia de Imbabura* para llegar a *Quito*, la capital de la Audiencia. En otras ocasiones, por razones históricas y por largos periodos se hizo el tránsito por el camino de Popayán-Almaguer-Pasto, donde tomaba la ruta Pasto-Quito ya descrita.²¹⁰

- b. *Camino alternativo por el Río Magdalena*: que partía desde Santafé de Bogotá, tomando el rumbo a Mariquita-Ibagué hasta Guataquí, donde se atravesaba el Río Magdalena.²¹¹ Se desarrollaba a través de Villeta, Honda, Guaduas y Mariquita.
- c. *Camino alternativo por Funza*: su tránsito se hacía desde el citado poblado y se seguía por Tena, La Mesa, Tocaima, y llegaba a Ibagué.

Por el este, Camino Real Valles de Cúcuta-Pamplona-Villavicencio

También conocido como el *Camino Real del Oriente colombiano* seguía la ruta *Santafé de Bogotá, Tunja, Bucaramanga, Pamplona y Cúcuta*, con ramales hacia *Cartagena de Indias* y a *Venezuela*. Es decir, por este *Camino Real de Oriente* había la posibilidad de salir desde *Santafé* al *Valle del Magdalena*, vía el Opón o avanzar hasta Cúcuta para caer por el otro lado al *Lago de Maracaibo*.

Este último, ubicado en la estructura geográfica de la *cordillera de los Andes Orientales*, entre paisajes montañosos, pequeños valles interandinos, hondonadas, cañones geográficos y mesetas. Discurriendo entre las variadas geografías como la sierra

²¹⁰ FRIEDE, Juan. (1976). *Fuentes Documentales para la Historia del Nuevo Reino de Granada*. Tomo VII. Editorial: Banco Popular. Bogotá, págs. 134-135.

²¹¹ ANDRÉ, Edouardo. (1884). *América Equinoccial (Colombia-Ecuador)*, en *América Pintoresca*, tomo III. Editorial Montaner y Simón, Editores. Barcelona, pág. 658.



nevada del Cocuy, las altas montañas santandereanas, las selvas del Catatumbo y en su mayor parte fluvial, ya que, se desarrollaba por los *Ríos Zulia, Táchira y Pamplonita*.

Cabe destacar que, esta ruta estuvo conectada a ciudades con intensa actividad urbana y centros de gran progreso y desarrollo industrial y comercial, como Santafé de Bogotá, Tunja, San Gil, Vélez, Bucaramanga, Pamplona, Cúcuta, Ocaña, Mérida, San Cristóbal y los territorios venezolanos hasta el Lago de Maracaibo.

Un primer Camino fue abierto para llegar a *Cundinamarca* y se llamó la *Trocha del Opón*, su nombre se originó del río que sirvió de marco, la serranía y el cacique que reinaba. Otro Camino fue el del *Río Negro*,

El Camino Real de Santafé de Bogotá a Caracas

Dada la importancia de *Santafé de Bogotá, Tunja y Caracas*, durante los siglos del coloniaje español, en el Virreinato de Nueva Granada, fue necesario la creación de un corredor vial longitudinal que uniera estos polos comerciales y administrativos.

Este *Camino Real centro-oriente vía cordillera andina*, tuvo un punto de origen en *Santafé de Bogotá* y un punto de culminación de Caracas. Se iniciaba en *Santafé de Bogotá*, continuaba por *Tunja, Soatá, Tipacoque, Capitanejo, Málaga, Santander, Vélez, Socorro, San Gil, Bucaramanga* hasta arribar a *Pamplona y Cúcuta*, en territorio colombiano, entrando en territorio venezolano, por *San Cristóbal, Mérida* hasta *Caracas*.²¹²

Su desplazamiento se realizaba desde tierras por debajo de 800 metros sobre el nivel del mar, zigzagueando por las altas montañas y paramos, ubicados entre los 4000 a 4500 metros de altitud; alternados por valles interandinos, cañones y hondonadas. Su discurrir se hizo a través de la riqueza de los diferentes paisajes naturales y culturales de la meseta cundiboyacense, el cañón del Chicamocha, la sierra nevada del Cocuy o Güicán, entre las

²¹² COLMENARES, Germán. (1984). La Provincia de Tunja en el Nuevo Reino de Granada. Ensayo de Historia Social. Editado por Academia Boyacense de Historia. Tunja, págs. 153-158.

FRIEDE, Juan. (1979). *El adelantado Don Gonzalo Jiménez de Quesada*. Editorial: Carlos Valencia Editores. Bogotá, págs. 28-44 y 112-117.



montañas santandereanas y norte-santandereanas, por las selvas del Catatumbo, que hoy son un valor patrimonial añadido.

El viaje se hacía bajo condiciones bastante dramáticas, a lomo de mula. Sin embargo, no faltaron las fondas o ventorrillos para los descansos y los alojamientos de los viajeros. Por supuesto, los personajes ilustres se hospedaban en la casa cural o en las residencias más importantes de la ciudad. Por las dificultades climáticas y terrestres se utilizaban las vías fluviales con los caminos terrestres transversales a la cordillera y sus vinculaciones con el Lago de Maracaibo, las cuales resultaron ser unas vías muy socorridas. Con un trayecto de aproximadamente 150 leguas y actualmente se corresponde a la *carretera Trasandina*.

Por el oeste, Camino Real de Buenaventura

El *Camino Real Cali-Buenaventura* fue una de las derivaciones del *Camino Real Bogotá-Quito*, Se iniciaba de *Santafé de Bogotá*, continuaba a *Medellín*, el puerto de *Cartago, Buenaventura*, donde se encontraba el puerto fluvial de Buenaventura a orillas del *Río Anchicayá*, en el Pacífico; luego a *Cali* y seguía la ruta por *Popayán* y luego a *Pasto*.



F-1



RUTAS Y LA INDUSTRIA MINERA EN EL VIRREINATO DE NUEVA GRANADA

SIGLOS XVI AL XVIII



F-3



F-4



Las Rutas de la Plata en Colombia

En el siglo XVI, la ruta en cuestión comunicaba la ciudad de Santafé de Bogotá con la Provincia de Quito y fue uno de los primeros *Caminos Reales*, en el territorio del *Virreinato de Nueva Granada*, el cual tuvo una gran influencia en la economía y la sociedad colonial.

Su principal objetivo fue la *industria minera de la plata*, con dos regiones mineras argentíferas, las cuales se señalan a continuación:

- a. *Zona centro*: ubicada en el territorio del actual Departamento del Tolima, en los municipios de Falán y Mariquita. A finales del siglo XVIII, estos centros mineros mejoraron mucho por el trabajo técnico del ingeniero de minas: *Juan José D'Elhúyar*.
- b. *Zona noreste*: localizada en el Departamento del Norte de Santander, en el municipio Pamplona.

El recorrido del Camino Real se iniciaba en *Mariquita*, seguía dirección sur hasta la población de *Guayabal*, continuaba por los poblados de *Lagunilla*, la *Mesa del Río Recio*, atravesaba los *Llanos de San Juan*, adentrándose hasta arribar a las poblaciones de *El Guamo*, *Coello*, *Natagaima*, *Mercadillo* y los *Llanos de Neiva*.

Llegado a este punto, el Camino se bifurcaba y un camino continuaba a *La Plata*, mientras que el otro se dirigía a *Neiva* y cruzaba el *Rio Magdalena*. Este último Camino Real, antes de llegar a la ciudad de *San Sebastián de La Plata*, atravesaba los pueblos de *El Retiro*, *San Miguel*, *El Alto*, *Santa Bárbara* y *Paicol*, en un recorrido aproximado de 400 leguas.

Entre los parajes de gran valor paisajístico de este Camino se encuentra el trayecto de la *Piedra de Capira*, ubicada al filo de la *Peña de Guasca*, y que antiguamente se conocía como la “*Piedra del Diablo*”. Este nombre fue colocado por la gente del pueblo, generado por el temor supersticioso de que la citada piedra podría acabar con el poblado. Estos sitios tuvieron gran interés por la minería y cuentan con un patrimonio industrial, cultural y arquitectónico, pero se encuentran muy abandonados.



Son muchas las experiencias del recorrido de este Itinerario, debido a los paisajes naturales por donde discurre. Quienes lo han recorrido, han expresado sus vivencias y han descrito lo peculiar y poético que resulta su sendero.

Tal es la importancia de esta ruta, que *Juan Valero* al describir este camino, lo presenta como: “*Por este camino real entro y salió la historia de Colombia*”. Entre estos comentarios está el de Juan Valero, que ahonda en el sentimiento indigenista y de los ingenieros españoles que lo consolidaron, se transcribe a continuación:

"En las trochas aborígenes se plasmó no la técnica del indígena sino su malicia, en los caminos reales se experimentó la ingeniería hispana y se aprendieron las primeras lecciones mestizas y criollas, y en los de la época de la república se entrenaron los ingenieros constructores de los primeros ferrocarriles".

Juan Valero²¹³

Las Rutas del Oro en Colombia

La característica singular de la explotación del oro, en el *Virreinato de la Nueva Granada*, fue la “*minería de aluvión*”,²¹⁴ ya que, el fondo de limo y las arenas riveraños de los ríos que nacen en las tres cordilleras, rico en oro de aluvión, se convirtieron en la meta de la industria minera, utilizando tecnologías precarias como el uso de la “*batea*” o “*cuna*” para extraerlo. Fueron muy pocos los sitios donde se encontró “*minas de socavón*”,²¹⁵ las cuales fueron explotadas de forma muy rudimentaria, primitiva y simplista.

La industria de la minería caminó de la mano con otras actividades simultáneas y, en paralelo con la industria ganadera, altamente desarrollada en las haciendas y la navegación fluvial. Todo ello unió y fomentó el comercio, por los ríos *Cauca* y *Magdalena*, convirtiendo a *Mompox* en el centro privilegiado de abastecimiento.²¹⁶

²¹³ Juan Valero es un connotado personaje, director de *Andarines del Senderismo*. Es muy particular hacer la ruta en su compañía. Nuestra experiencia con él en la ruta fue muy edificadora.

²¹⁴ Ver glosario: pág. 1088.

²¹⁵ Ver glosario: pág. 1088.

²¹⁶ RESTREPO, Vicente. (1979). *Estudio sobre las minas de oro y plata en Colombia*. Editorial: Bogotá: Imprenta de Silvestre. Medellín: FAES, Medellín – Colombia, pág. 29-30.



Desde el siglo XVI hasta bien entrado el siglo XVIII, los centros mineros del Chocó, el alto Cauca, el Valle del Patía, Huila, Tolima y Santanderes,²¹⁷ vieron acrecentados sus producciones, mediante el uso de la mano de obra indígena y mestiza; obligados por el antiguo sistema de la “mita”,²¹⁸ luego se unió la mano de obra negra y esclava. Fue con el ascenso al trono del Rey Carlos III, que la industria minera neogranadina recibió la asesoría técnica de ingenieros de minas alemanes, de esa forma, muchas de estas minas fueron tecnificadas.

Originalmente el *Camino Real del Oro* entraba por Zaragoza, a través del brazo del Río Caribona, trazado por Pedro Salcedo del Villar, pero, el aumento de la industria minera, en cuanto a la extracción de oro, en San Francisco de la Antigua Guamocó,²¹⁹ en el año 1623, derivó la necesidad de crear un camino transversal entre el citado centro minero y el poblado de Simití, este Camino Real fue trazado por Alejandro Ramírez de Arellano.

Entre los Caminos del oro destacó: *El Camino Real Cartago-Chocó*. Una región muy rica en maderas preciosas y con un clima cargado de tormentas eléctricas, largas noches lluviosas y las borrascas capaces de convulsionar los caudalosos ríos que bañan los territorios del Chocó y sus minas de oro.²²⁰ El comercio se dio con bastante prosperidad y en varios rublos, debido a la industria de la minería y las demandas de los productos de consumo para la subsistencia de la población minera.

²¹⁷ PALACIOS, Marco, SAFFORD, Frank: (2002). *Colombia: país fragmentado, sociedad dividida: su historia*. Traducción por: Ángela García. Editorial: NORMA, S.A. Bogotá, págs. 117-125.

²¹⁸ RUIZ RIVERA, Julián Bautista: (1975). *Encomienda y mita en Nueva Granada en el siglo XVII*. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC – CSIC Press. Sevilla, págs. 69-siguientes.

²¹⁹ *Ibidem*, págs. 117-125.

²²⁰ MOLINA LONDOÑO, Luis Fernando. *Caminos Reales de Colombia. De Cartago y Aburra a Nóvita y Citará. Caminos al occidente*. Capítulo 11. *Tradición y continuidad. Caminos Reales y Caminos Republicanos*. Consultada la página web oficial del Banco de la República. Actividad Cultural. Biblioteca Virtual, Biblioteca Luis Ángel Arango, en fecha: 20 de octubre del 2016. <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/caminos/cartag11.htm>



Caminos Reales de los Españoles en la Provincia de Venezuela

Las vías y los medios de comunicación construidas en la Provincia de Venezuela, durante la Colonia, fueron un despliegue y desarrollo en el tiempo y con un sentido historiográfico determinante, ya que, su construcción tuvo un carácter material, tecnológico, social y simbólico. Estos Caminos conjuntamente con los Caminos del Agua, se convirtieron en la única vía de movilidad e intercambio entre las diferentes geografías.

La realidad geográfica y ambiental de estos Caminos son de una gran diversidad e intrincado desenvolvimiento. En sus diversos contextos, los obstáculos y las dificultades fueron las premisas a superar. Esto se debe a los ambientes de montañas, llanuras, ríos y lagos, los cuales conforman una unidad geográfica que condicionó el sentido histórico de los Caminos en cuestión.

Esta red de Caminos Reales venezolanos se cimentó sobre complejas redes preexistentes, de origen precolombino, las cuales, conectaban los centros de producción con los centros de acopio agrícolas, pero también los hubo basados en la minería, en este caso en la extracción de perlas. Lo que sirvió para extenderse desde el oriente hasta occidente. Estos señalamientos son un referente muy importante que muestra los aspectos socio-económicos que motivaron el acrecentamiento de los Caminos Reales que a continuación se enumeran y que luego se describirán:

1. Camino Real de los Españoles La Guaira-Caracas.
2. Camino Real Carabobo.
3. Camino Colonial de los Españoles en Falcón.
4. Camino Real Andino los Caminos agroexportadores.
5. Ruta cacaotera y cañicultora de Gibraltar.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de estos Caminos Reales se realizaron mediante la Ficha Técnica: 01CA – 018 - VNG y la Ficha Técnica: 02AE – 018 - VNG, en el ANEXO A, páginas 85-86 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 018 - VNG, en el ANEXO A, páginas 87-88 de esta tesis.



El Camino Real de los Españoles La Guaira-Caracas

El nacimiento del camino se remonta a los primigenios pobladores del valle de Caracas, los *Indios Caribes*, quienes tenían un sin fin de trochas, que partían desde diferentes puntos del valle, como la fila de Catia, los ríos Catuche y Anauco, Chacao y otros. Es conocido como *El Camino de los Españoles*,²²¹ que va desde *La Guaira*²²² hasta la ciudad de *Santiago de León de Caracas*.²²³ El camino en sí, es un sendero por el *Parque Nacional El Ávila*, en Venezuela, que va desde la ciudad de Caracas hasta La Guaira.

Durante tres siglos fue el único camino que unía a las dos poblaciones y servía para el transporte de personas, alimentos, bienes, y cualquier tipo de material necesario para la colonización de Venezuela y fue ordenado en mayo de 1589, por el Gobernador y Capitán General de la Provincia de Venezuela y fundador del puerto de La Guaira, don *Diego de Osorio*. Según hay constancia en un acta de fecha 4 de enero de 1603 por fin se cumple la orden de construcción siguiendo un sendero o pica indígena llamada "*La Culebrilla*".²²⁴

Santiago de León de Caracas en el siglo XVI, era dependiente del puerto de La Guaira para recibir materiales y cualquier artículo de primera necesidad. Entre el puerto y la naciente ciudad estaba el Valle y la cordillera de la costa como separación que hacía imposible el transporte de los bienes. Este camino es también conocido como *El Camino de la Montaña*.²²⁵

El Camino de los Españoles y sus monumentos históricos, se ubican en la parte suroccidental de las costas venezolanas, en la cordillera de la costa, localizada en las

²²¹ AMODIO, Emanuele, NAVARRETE SÁNCHEZ, Rodrigo y RODRÍGUEZ YILO, Ana Cristina. (1997). *El Camino de los Españoles: aproximaciones históricas y arqueológicas al Camino Real Caracas-La Guaira en la época colonial*. Publicado por: Instituto del Patrimonio Cultural. Caracas, págs. 43 y 53.

Algunos cronistas aseguran que el camino ha tenido diversos nombres; *Camino a Caracas*, *Camino a la Mar*, *Camino al Puerto de San Pedro de la Guaira*, *Camino Real* o *Camino Viejo*.

²²² PEREIRA, Jesús y ASO, Pedro. (1984). *Guaira Ripano Sierra Grande*. Procedencia del original: Universidad de Texas. Editor: Cuadernos LAGOVEN. Venezuela, págs. 76-83.

²²³ *Ibidem*

²²⁴ *Ibidem*

²²⁵ *Actas del Cabildo de Caracas. 1640-1642*. Tomo III. (1971). Publicaciones ordenadas por el Concejo Municipal del distrito Federal. Editorial: Vargas, Caracas – Venezuela.



Coordenadas: 10° 31' 34.25" Norte y 66° 55' 19.03" Oeste. La ruta se iniciaba en *El Rincón*²²⁶ ubicado en Maiquetía, de ahí a *Las Llanadas*²²⁷ continuando por diferentes puntos donde existían fortines, posadas y haciendas. El camino culminaba al oeste en *Puerta Caracas*.²²⁸

Haciendas y posadas: Las haciendas más importantes encontradas en el camino eran: *La Venta*,²²⁹ *La Cumbre*,²³⁰ *Castillito*²³¹ y *Campo Alegre*.²³²

En el recorrido de éste camino había fortines que controlaban y cuidaban el camino y la ciudad, aprovechando su ubicación estratégica en los niveles topográficos de altura y vista panorámica desde la montaña. Todavía en este tiempo algunas de estas edificaciones se conservan. Los fortines que flanqueaban la ciudad eran: *Fortín La Trinchera o El Salto*,²³³ *El Castillo Negro*, *El Fortín del Medio*,²³⁴ *Castillo de San Joaquín*, *Fortín de la Cumbre o de la Cuchilla*,²³⁵ *el Castillo Blanco o de la Loma del Viento*.

Hay una anécdota de Alexander von Humboldt,²³⁶ cuando quiso visitar la villa de Santiago de León de Caracas, fue arrestado por sospechas, en el Castillo Blanco o loma

²²⁶ Ibidem.

²²⁷ AMODIO, Emanuele, NAVARRETE SÁNCHEZ, Rodrigo y RODRÍGUEZ YILO, Ana Cristina. (1997). *El Camino de los Españoles: aproximaciones históricas y arqueológicas al Camino Real Caracas-La Guaira en la época colonial*. Publicado por: Instituto del Patrimonio Cultural, Caracas, págs. 43, 53 y 71.

²²⁸ Ibidem

²²⁹ Ibidem

²³⁰ Ibidem

²³¹ Ibidem

²³² Ibidem

²³³ PEREIRA, Jesús y ASO, Pedro. (1984). *Guaraira Ripano Sierra Grande*. Procedencia del original: Universidad de Texas. Editor: Cuadernos LAGOVEN. Venezuela, págs. 76 a 83.

Actas del Cabildo de Caracas. 1640-1642. Tomo III. (1971). Publicaciones ordenadas por el Concejo Municipal del distrito Federal. Editorial: Vargas, Caracas – Venezuela.

Edificado antes de 1650. Estaba construido en una gran hendidura natural de aproximadamente 10 metros de ancho por unos 20 metros de profundidad.

²³⁴ PEREIRA, Jesús y ASO, Pedro. (1984). *Guaraira Ripano Sierra Grande*. Procedencia del original: Universidad de Texas. Editor: Cuadernos LAGOVEN. Venezuela, págs. 76-83. Su construcción data del año 1770. Solo existe el terraplén donde se supone que estuvo.

²³⁵ Ibidem: págs. 76-83. Su construcción data del año 1770, este fortín es el mayor de todos.

²³⁶ Ibidem: págs. 76-83.



del Viento, el 21 de diciembre de 1799, pero fue liberado de inmediato cuando llegó a Caracas. Pocas horas después del mismo día, inspirado por la belleza del paisaje, escribió sobre el camino a Caracas e hizo una comparación con los otros caminos recorridos. He aquí sus palabras:

"El camino de La Guaira al Valle de Caracas es infinitamente más hermoso que el de La Honda a Santa Fe, y el de Guayaquil a Quito"

Alexander von Humboldt

Igualmente, se cuentan historias sobre como desde este castillo, se podía ver la Plaza Mayor de Caracas y tenía un dominio visual con los otros castillos. De esa forma se lograba informar a la ciudad las novedades que se presentaban desde el "*Camino Real*" o desde el Litoral Central. Hoy se utiliza como estación meteorológica por la marina venezolana.

1. 1941: Entrega de un informe de opinión integral de los problemas forestales venezolanos por parte de los señores: Esteban Delgado e Ignacio Busca Gabilondo y Miguel Parra Penzini al Director de Tierras, Bosques y Aguas.²³⁷
2. 1949: Exposición de Tobías Lasser en la Primera Convención Nacional Forestal, reunida en Barquisimeto.
3. 1952: Recomendación por parte del Ejecutivo Federal para que se declarase Parque Nacional a la "*serranía del Ávila*".
4. 16 de octubre de 1953: Se constituyó la "Sociedad de Amigos del Ávila"; estaba integrada por arquitectos, ingenieros conservacionistas, escritores y pintores. solicitaron que se hiciera la "*declaración del Ávila como Monumento Natural*".
5. 1958: Fue declarado *Parque Nacional El Ávila*.

²³⁷ Ibidem: págs. 76-81.



El Camino Real Carabobo

Sus orígenes estuvieron en las trochas abiertas por los indígenas de la región para su intercambio de víveres y frutos. En la época del *Rey Carlos V de España*, se conoció como el *Camino Carabobo*.

Para el año de 1664, los miembros del *Cabildo Valenciano*, Alcalde Ordinario de la Nueva Valencia del Rey y el Maestro de Campo *Don Domingo Vásquez de Rojas*, acordaron la construcción de un camino entre la citada ciudad y el *puerto de la Concepción de Borburata*, por el *Valle de Borburata*, para reemplazar el camino utilizado hasta ese momento y que salía de la costa de *Patanemo*.

Por las facilidades de atraque de las *Naos de Tierra Firme* y otras embarcaciones, que ofrecía el *Puerto de Cabello*, este fue desplazando al *Puerto de Borburata* lo que motivo el decreto del Cabildo para la construcción del *Camino Carabobo*, el cual se inició el año 1737 y se concluyó en el año 1808. Este Camino Real comunicaba la ciudad de la *Nueva Valencia del Rey* con la costa marítima y *Puerto de Cabello*, ambos ubicados actualmente en el *Estado Carabobo*, en *Venezuela*.

Su recorrido, de aproximadamente cuarenta y tres kilómetros, se iniciaba en *Puerto Cabello* y ascendía, en forma serpenteante por el *Cerro de Rancho Grande*, contra las corrientes del *Rio San Esteban*; el cual nace en la zona llamada *las Tetos de Hilaria* y corre entre lajas y peñascos hasta llegar al mar, en las geografías del hoy *Parque Nacional San Esteban*,²³⁸ con sus paisajes emblemáticos y de gran importancia histórica.

Siguiendo el camino de helechos llegaba al “*Puente de Paso Hondo*”, también llamado “*Puente de los Españoles*”, construido durante el reinado del Rey Carlos V, muy cercana a las confluencias de los ríos *San Esteban* y *El Guayabo*. Este puente y su arco ojival constituyen uno de los mayores atractivos patrimoniales e histórico.

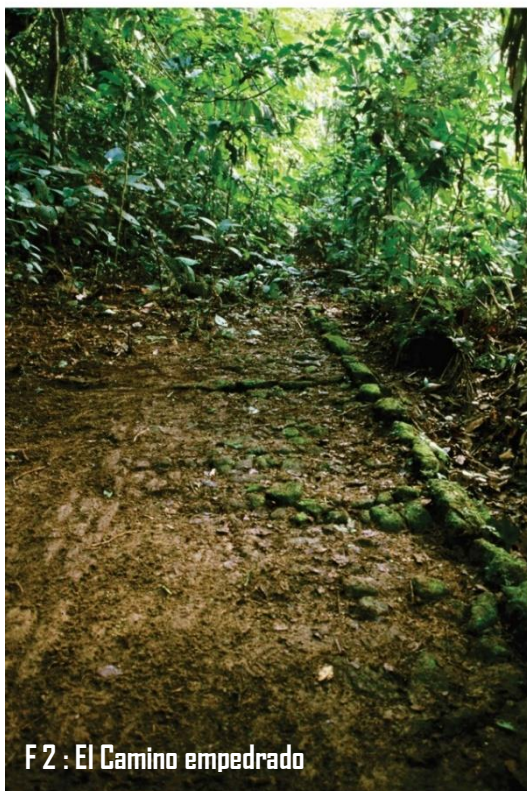
²³⁸ REPÚBLICA DE VENEZUELA: *Declaratoria del Parque Nacional Miguel José Sanz en San Esteban*. Gaceta Oficial No. 33.645 del 26 de enero. Decreto No. 1.430 el 14 de enero de 1987.

REPÚBLICA DE VENEZUELA: *Plan de Ordenamiento y Reglamento de Uso del Parque Nacional San Esteban*. Gaceta Oficial No. 35.994 del 04 de julio. Decreto No. 1.368 el 12 de junio de 1996.

Consultada la página oficial: Diversidad biológica. Gobierno Bolivariano de Venezuela, en fecha: 28 de noviembre del 2016: <http://diversidadbiologica.minamb.gob.ve/areas/ficha/32/>



F 1: Calzada del Camino Real en la montaña



F 2 : El Camino empedrado



F 3: El arco ojival del Puente de los Españoles



F 4: El Camino por el bosque húmedo

Fotografía: 7

CAMINO REAL CARABOBO

F 1, F 2, F 3 y F 4: Vistas de varias etapas del Camino Real Carabobo

Fuentes: Fotografías cortesía del Sr. Ernesto O. Boede y Creative Commons de Flickr.



Al llegar al lugar conocido como el *Portachuelo*, el camino se mimetizaba con el valle, bordeado de montañas y sembrado de cicales y de cacao, discurriendo por el mismo. Con una anchura de aproximadamente tres metros, pavimentado con piedras y con estructuras de contención en los lados y sorteando los desfiladeros con puentes pequeños. No faltaron las modestas posadas y la concebida botica.

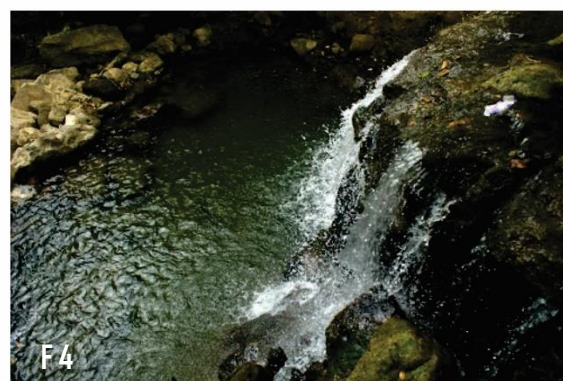
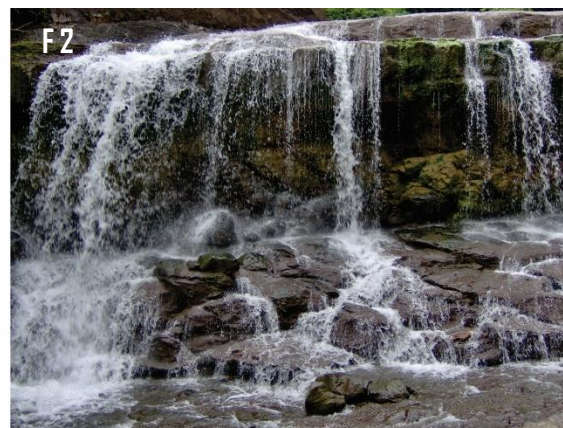
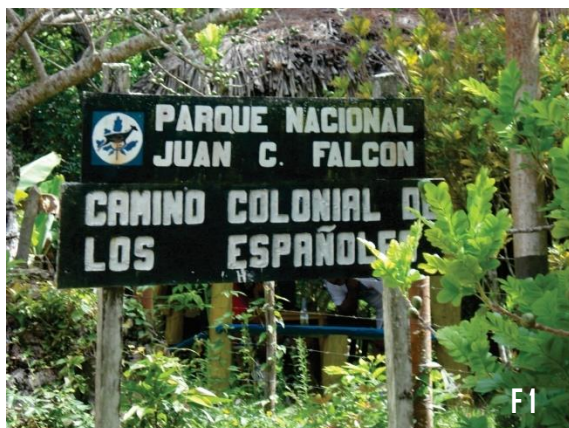
Como se apuntó anteriormente, el camino recorría el *Valle de la cuenca del Río San Esteban*, remontaba el *Cerro Carabobo*, la *cumbre de San Hilario*, la *fila de Bárbula* y el *Valle del Río Cabriales*; a través de la montaña, entre ríos, pozos, cascadas, y un bosque húmedo, que como santuario acoge una variada y exótica fauna.

En el camino se encuentran múltiples vestigios, de no menos once puentes, que fueron contruidos sobre quebradas y que facilitaban el paso de las carretas, por ejemplo: en la *quebrada de La Pereza*, se observan las estructuras de apoyo con muros frisados y con ladrillos, de un puente en estado ruinoso.

Durante la colonia, fue la ruta comercial y de comunicación principal entre la costa central de Venezuela y el interior de una de las principales posesiones españolas, en el Caribe. Aunado a ello, fue testigo silente de innumerables batallas en la *Guerra de Independencia*. Pero el abandono y la desidia, se convirtieron en los factores de destrucción de gran parte de este Camino, razón por la cual se construyó la *carretera El Palito*.

El Camino Colonial de los Españoles en Falcón

Por el reservorio de la *Sierra de San Luis* en el *Estado Falcón* se desplegó el *Camino Colonial de los Españoles*, que comunicaba a *Coro* con los *pueblos de la sierra*, en su tránsito estaba *Cabure* y el lago subterráneo más grande se Suramérica, considerado un fenómeno geológico muy singular. Aunado a ello, su vegetación exuberante de bosques húmedos y nublados, más su histórico asentamiento de los *indios Jirajaras*, creadores de la vereda que sirvió de fundamento para la posterior creación del Camino Colonial.



Fotografía: 8

CAMINO COLONIAL DE LOS ESPAÑOLES

F 1 y F 3: Vistas de los paisajes naturales por donde estaba el Camino Colonial de los Españoles y que comunicaba a Coro con los pueblos de Sierra.

F 2 y F 4: Vista de las Cataratas del Hueque.

Fuentes: Fotografías cortesía del Sr. Ernesto O. Boede y Creative Commons de Flickr.

Este camino agroexportador discurría por el espacio geográfico de un bosque tropical nublado y la cuenca hidrográfica del Estado Falcón. Además de los paisajes agrícolas de las diversas plantaciones de café orgánico, cacao, naranjas y toda una variedad de frutas tropicales de la *Península de Paraguaná*, combinados con las imponentes dunas y los manantiales de los Pozos de la Negrita, más el *Rio Acarite* y las *cataratas de Hueque*. Toda esta composición de paisajes emblemáticos fueron los que acogieron a los españoles, cuando se radicaron en la región e iniciaron la comercialización en la zona.



Otra de las poblaciones es *Curimagua*, que a nivel histórico tiene gran importancia por ser escenario de los movimientos independentistas de *José Leonardo Chirino*, en el año 1795, considerada como la primera rebelión de este carácter.

El Camino Real Andino y los Caminos Agroexportadores

En la región andina venezolana hubo una verdadera cimentación de comunicaciones entre las riberas del Lago de Maracaibo y el área de los Andes, la cual se logró por muchas centurias; con ella también se fortalecieron las redes de conexión entre los centros de producción y acopio, con los puertos lacustres del citado Lago. Las mismas se estructuraron a través de caminos y vías fluviales desde tiempos prehispánicos. Posteriormente, con la llegada de los españoles, estos senderos se activaron grandemente a causa del comercio agroexportador colonial.

A pesar de las diferencias étnicas y las diversas relaciones de poder con sus asimetrías culturales entre los indígenas de la región, sin embargo, estas sociedades antiguas comarcanas tenían desarrollado un complejo mundo de vínculos tanto comerciales como sociales de carácter ancestral. Este fue el panorama que encontraron los conquistadores y colonizados, en ese momento de contacto indo-europeo.

El mosaico étnico indígena no fue obstáculo y hubo una implementación de un sistema de complementación económica entre los grupos similares o emparentados y los grupos distintos, teniendo como escenarios las localidades del norte y sur del lago y las serranas. Esta flexibilidad etnológica y etnográfica permitió el desarrollo de extraordinarias redes de intercambio en ese entorno lacustre.

Esta gran cohesión de intercambio basado en el principio del “*trueque indígena*”²³⁹ se vio colapsada a partir de los siglos XVI y XVII con la penetración y apropiación española del espacio y del territorio de la cuenca del Lago de Maracaibo; provocando el colapso entre las relaciones interétnicas de complementariedad económica para dar paso

²³⁹ CHACÓN, Néstor Ricardo. (1 de enero del 2005) *Derecho monetario*. Editorial: Librería Ediciones del Profesional LTDA. y la Universidad del Rosario. Bogotá, págs. 61-62.

IBARRA ROJAS, Eugenia. (1 de enero de 1999). *Las manchas del jaguar: huellas indígenas en la historia de Costa Rica: Valle Central Siglos XVI – XX*. Editorial: Universidad de Costa Rica, Costa Rica, págs. 80-81.



a la subordinación y a la implementación de un nuevo régimen económico, en este caso, el mercantilismo español de los Austrias y luego la administración de los Borbones en el siglo XVIII.

Los exóticos y muy tropicales paisajes cordilleranos andinos y los marabinos fueron las escenografías del asentamiento de los primeros pueblos españoles y sus sociedades sobre los pueblos precolombinos e igualmente, fueron aprovechados la organización del circuito agroexportador sobre el cual cimentaron la infraestructura de la Colonia, en la región, creándose las nuevas estructuras, acordes con las exigencias contextuales del mercado español y europeo.

Las rutas fluviales por los cuantiosos y caudalosos ríos fueron arriostradas por el *Camino Real*, con su recorrido longitudinal unificador de los poblados de la Cordillera de los Andes, desde Santafé de Bogotá hasta la localidad de Trujillo; con una longitud de unas 150 leguas en dirección Suroeste a Noreste.²⁴⁰

La introducción de las bestias de cargas, especialmente las mulas, facilitaron tremendamente el traslado de las mercaderías y productos como el tabaco, procedentes de los centros productores de Carora, El Tocuyo, Barquisimeto e incluso Barinas y Pedraza hasta Trujillo. De esa forma, los caminos muleros y/o caminos de recuas o herraduras se convirtieron en los ejes de comunicación terrestre de los pueblos agro-productores con Trujillo, donde eran embarcados. Complementándose con los ejes de circulación fluvial y lacustre, más las picas, por donde transitaban diariamente los peones cargueros, los indios de carga.

Ruta cacaotera y cañicultora de Gibraltar

El espacio geográfico de la cuenca del *Lago de Maracaibo* fue el escenario donde se estructuraron un sinnúmero de circuitos económicos, los cuales, establecieron una vasta red de comunicaciones y relaciones comerciales, sobreponiéndolas en anteriores redes de

²⁴⁰ Sobre Este Camino Real fue trazada la Carretera Trasandina o Troncal 7. Con una longitud de 1529 kilómetros y une a Caracas, los Estados: Miranda, Aragua, Yaracuy, Carabobo, Lara, Trujillo, Mérida y Táchira hasta la frontera con Colombia. Su desplazamiento lo realiza por tierras que se encuentran entre los 800 metros sobre el nivel del mar hasta las zonas de paramos a 4000 metros de altitud.



complementariedad indígena y construyendo otras nuevas que respondieran a las exigencias contextuales del mercado. De esa forma, las trochas emplazadas en el sistema montañoso andino, en sus valles y las tierras bajas e intermedias del piedemonte andino-llanero, fueron aprovechadas al máximo.

Otro de los medios de comunicación utilizados, en sentido comercial-económico fueron los ejes fluviales del *Motatán*, el *Chama*, el *Zulia-Catatumbo* y el *Escalante*, buscando siempre la comunicación con el Caribe y el Atlántico a través del Lago de Maracaibo. En consecuencia, es importante describir *el circuito de la región cacaotera y cañicultora de Gibraltar* que dio pie a todo este engranaje de comunicaciones comerciales y que tuvo un gran auge comercial desde la época pre-hispánica, aumentando en gran escala durante su fundación en el año 1592 y manteniéndose hasta finales del siglo XVII.

El puerto de *San Antonio de Gibraltar*²⁴¹ sobre el Lago de Maracaibo, en conjunto con los puertos de *San Pedro* y *Bobures*, fueron los centros de comercialización y exportación de la producción de la *industria cacaotera y cañicultora*, desarrollada en *Mérida*, *Barinas*, *Pedraza*, *La Grita* y *San Cristóbal*. Su mayor progreso económico alcanzó en el siglo XVII, con la presencia de los jesuitas, la industria del cacao y sus famosas “*ferias*” a la llegada de los *galeones de Tierra Firme*.²⁴²

La distancia era de aproximadamente 30 leguas, siguiendo la vía de *Mucuchíes* hacia *Torondoy*, este último era el sitio de descanso para los arrieros antes de descender al puerto de Gibraltar. Otras de las vías fueron los caminos muleros, en la costa lacustre, como:

- a. *La Mesa-Jají-Arenales.*
- b. *Gavilanes-valles de Santa Isabel-Santa María.*
- c. *Ejido-Tovar-Chiguará-valles del Chama-puerto de Santa Rosa.*

²⁴¹ MACPECRI MEDIA. (2016). *El Desafío de la Historia, Volumen 45: Los Puertos*. Editorial: Grupo Editorial MACPECRI C.A. Chacao – Caracas, pág. 20. Gibraltar fue fundada en el 17 de octubre de 1592, por Gonzalo de Pina Ludueña. Originalmente, su puerto, se llamaba fondeadero de Carvajal. A través de Gibraltar se exportó el tabaco “*Varinas*”, el cual era transportado por recuas de mulas a través de los Andes de Venezuela.

²⁴² *Ibidem*: págs. 20-22.



- d. El tramo del *Camino Real* desde la cabeza del Río Chama en *Estanques-Chiguará* y el *puerto de Santa Rosa*, ubicado en la desembocadura del Chama.

Los terremotos e inundaciones sucedidos en los años 1673 y 1674, más los constantes ataques de los piratas y corsarios precipitaron la disrupción socioeconómica y la decadencia de *San Antonio de Gibraltar* y su puerto,²⁴³ afectando grandemente la industria cacaotera y cañicultora de las regiones y la incomunicación de las varias rutas comerciales. Toda esta situación obligó a buscar nuevos puertos y entre los escogidos estuvieron los puertos de *Moporo*, *Tomoporo* y *La Ceiba*, localizados en jurisdicción trujillana, y el puerto *San Pedro* al Sur del Lago.

Paralelamente, la producción cacaotera de los valles tachirenses y cucuteños, se desvió al *puerto y río Escalante*. Igual destino se le dio a la producción de los *valles del Mucujepe* y *Chama*.

²⁴³ Ibídem: págs. 22.

ALTEZ, Rogelio; PARRA, Ileana y URDANETA, Arlene. (2005). *Contexto y vulnerabilidad de San Antonio de Gibraltar en el siglo XVII: Una coyuntura desastrosa*. Boletín de la Academia Nacional de la Historia. Tomo LXXXVIII, No. 352. Caracas, págs. 181-209.



12.3. Caminos Reales en el Virreinato del Perú

Se debe reconocer que la civilización Incaica mantuvo una extensa red de caminos y comunicaciones comerciales, con diferentes regiones en la gran *Cordillera Andina* y la *costa Pacífica* del continente, desembocando todos en la ciudad del *Cusco*. El objetivo principal era garantizar la administración de los recursos entre los diversos pueblos del *Tawuantin suyu*. Un segundo objetivo y de igual importancia era la de lograr la integración político-administrativo, la socioeconómica y la cultural.

Otra de las características de su singularidad, fue el sistema constructivo y su mantenimiento de las vías, ya que, obedecía a una planificación territorial que respondió a los extremos de los territorios que atravesaba y colocaba en relieve la diversidad biológica, más la diversidad cultural más grande del planeta.

La participación de la *región andina*, desde el norte hasta el sur, y desde el Atlántico hasta el Pacífico, en las dinámicas comerciales y socioculturales, se vio catapultada por la conquista del territorio. Posteriormente, por el descubrimiento de las *minas del Potosí*²⁴⁴ y, los caminos prehispánicos fueron el fundamento de las rutas coloniales, en el Virreinato del Perú, cuyo principal polo de comercio era la explotación minera, la cual fue posible por la “*mita*” indígena, el uso del *mercurio* en la amalgamación y el empleo sistemático de la “*coca*” como vigorizante en el trabajo de la extracción minera.

Fueron varias las rutas que conformaron este sistema intrincado de comunicaciones que unieron los Virreinos del Perú, La Plata, Nueva Granada y la Capitanía General de Venezuela:

1. El *Camino Qhapac Ñan*, conformado por sus dos rutas:
 - a) *El Camino Real de la Sierra*.
 - b) *El Camino Real de la Costa*.
2. El *Camino de la Plata del Potosí*.

²⁴⁴ PRESTA, Ana María. (2006). *La primera joya de la Corona en el Altiplano Surandino. Descubrimiento y explotación de un yacimiento minero inicial: Porco, 1538-1576*. Ponencia presentada al coloquio *Minas y Metalurgia en los Andes Centrales y del Sur*, Sucre.

MONTOYA, Ramiro. (2013). *La Sangre del Sol. Crónicas del oro y la plata que España sacó de América*. Editorial: Visión Libros. Madrid, pág. 82



- a) *El Camino Real de la Coca.*
- b) *El Camino Real del Mercurio.*
- c) *La Ruta de la Llamas*

Tanto la localización de las redes de intercambio colonial y su relación con los caminos prehispánicos fueron dinamizadas por la industria minera y su comercialización, contribuyendo de esa forma en la creación de una élite tanto local como regional, que convirtieron al Virreinato del Perú en un activo polo de intercambios socioculturales, comerciales y económicos de la sociedad colonial.

La organización productiva de las regiones de los Andes Meridionales estuvo precisada por modelos de verticalidad y de horizontalidad económica, por más de tres siglos. Las rutas del tráfico comercial y la industria de la minería se trazaron en función de las geografías mineras.²⁴⁵

Su mayor organización se logró en el siglo XVII con las postas.

El Camino Qhapac Ñan o Camino Real

Los orígenes del *Camino Qhapac Ñan* o *Camino Inca* se remonta a la era pre-incaica y funcionó como una columna vertebral del sistema vial que unió toda la región geográfica entre la Amazonía, el Pacífico, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina. Con la llegada de los españoles se convertiría en el Camino Real por excelencia que unió a las posesiones ultramarinas indianas del Reino español.

Esta ruta mítica garantizaba el recorrido de los cuatro “*suyos*”,²⁴⁶ cuya totalidad constituían el *Tawuantin suyu*. Como se acotó anteriormente, fue la columna vertebral del mayor control geopolítico-comercial pre-colombino, con una longitud aproximada de sesenta mil kilómetros de longitud, en base a dos ejes longitudinales que recorría los territorios andinos y del llano costero, señoreándose en la gran belleza y al mismo tiempo

²⁴⁵ Ibídem: págs. 125-126 y 141.

²⁴⁶ Ver glosario: pág. 1092.



hostiles de sus paisajes. Por sus dimensiones y características nos recuerda a otro camino comercial: *la Ruta de la Seda*.

Esta fue una de las realidades únicas con las que se encontraron los conquistadores, cuando llegaron al *Tawuantin suyu*. Todo un sistema unificador, con una gran entidad política sobre los escarpados Andes al servicio del Estado, bajo un programa político, social, económico y cultural. Se puede asegurar que tecnológicamente esta macro-vía estaba más avanzada que las europeas.

Fue un gran logro precolombino,²⁴⁷ donde no faltaron los hospedajes para el descanso, los sitios de aprovisionamiento, los corrales para las llamas y las postas militares. La viabilidad de sus estructuras viales, hizo posible que fueran utilizadas por los españoles, para dirigirse a Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Argentina.

Como se dijo anteriormente, del troncal principal del Qhapac Ñan, el cual discurre a lo largo de la cordillera andina, y está conformado por dos rutas, de la cuales se desprenden un abanico de caminos transversales. Estas dos rutas son:

- a. *Camino Real de la Sierra*.
- b. *Camino Real de la Costa*.

El Camino de la Sierra

También era conocido como el *Camino Qhapac Ñan*,²⁴⁸ se extendía desde Quito hasta La Paz y, como se dijo anteriormente, en su recorrido comunicaba a los “*cuatro suyos*”, conocidos como:

²⁴⁷ En estudios historiográficos y arqueológicos han arrojado la certidumbre sobre el origen pre-incaico de los caminos que unieron todo *El Tawantinsuyu* y su construcción fue dirigida por entidades políticas de alta complejidad como Tiahuanaco o Huari. Impuesto *El Incanato*, hay la confirmación histórica de que las obras iniciales de esta gran red vial se ejecutaron por orden expresa del Inca *Pachacútec*. Con el objetivo de poder trasladar muy rápidamente a los funcionarios y a las tropas.

²⁴⁸ GASPARINI, Graziano y MARGOLIES, Luise. (1997). *Arquitectura inka*. Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela. Caracas.

HERRERA CUNTTI, Arístides. (2006). *Divagaciones históricas en la web*, Libro 2. Editorial: AHC Ediciones Perú. Chíncha, págs. 393-398.



- *El Chinchay suyo*,²⁴⁹ ubicado en el norte y habitado por las etnias indígenas de los Chíncha, Chimúes o yungas y los Pastos.
- *El Colla suyo*,²⁵⁰ ubicado al sureste y habitado por las etnias de: los aimaras, los collas y los puquinis.
- *El Conti suyo*,²⁵¹ ubicado al suroeste y ocupado por las etnias de los: Conti o Conde, los Collaguas, y colonos de origen Puquina.
- *El Anti suyo*,²⁵² ubicado al oeste y habitado por las etnias indígenas de los Antis. En la actualidad estas etnias son las actuales poblaciones indígenas que pueblan la Amazonia.

A través de esta red de caminos, el poder imperial cuzqueño estableció su soberanía y permanente control tanto en lo económico como en lo político. Fue una red que integró el intercambio y la movilización regional de la producción agrícola y pecuaria. Facilitó la transculturación y la propagación del pensamiento mágico-religioso entre las etnias.

Esta columna vertebral vial, se desarrolló en un área total de aproximadamente sesenta mil kilómetros de longitud y estuvo conformado por multitud de caminos; el principal fue el *Camino Real Qhapac Ñan*, con una longitud de 5200 kilómetros, más los caminos de la sierra norte y los de la sierra sur, que se fueron uniendo consecutivamente, de esa forma encontramos:

1. *Los Caminos de la sierra norte*: Salían del Cuzco uniéndose a su paso a los pueblos de Vilcas Huamán, Jauja, Tarma, Huánuco, Cajamarca, Chachapoyas, Tomebamba o Tumipampa, Loja, Quito -la cual hoy es capital de Ecuador- y llegaba hasta el Río Ancasmayo o Guáitara en Pasto -hoy ciudad limítrofe de Colombia con Ecuador-.

²⁴⁹ PÉREZ SERRANO, Vladimir. (1999). *Ciencia Andina*. Geografía Sagrada. 2da. Edición. Editorial: Producciones digitales UPS. Quito – Ecuador, págs. 173-175.

²⁵⁰ Ibídem

²⁵¹ Ibídem

²⁵² Ibídem



2. *Caminos de la sierra sur*: Iniciaban en el Cuzco y en su recorrido unía a los pueblos de *Juliaca*, *Chucuito*, *Chuquibambilla*, *La Paz* -hoy capital de Bolivia-, *Pampas de Tucumán* -en el territorio de Argentina-, y alcanzaba hasta el *Río Maule* -hoy en territorio de Chile-.

En el periodo colonial, el *Qhapac Ñan* o *Camino de la Sierra*, se convirtió en el Camino Real sudamericano, que iniciaba en Quito, en territorio ecuatoriano, pasaba por el Cuzco, territorio peruano y concluía en Tucumán, territorio argentino. Con una longitud aproximada de cinco mil doscientos kilómetros.

El Camino de la Costa

Paralelo al *Qhapac Ñan* corrió otro camino, pero su recorrido fue a lo largo de la costa, uniendo las localidades costeras y que en ese tiempo histórico eran conocidas como “*yungas*”.²⁵³ La Comunicación con la vial incaica principal, los indígenas lo hacían por medio de ramales transversales secundarios, método este que fue copiado por los españoles, extendiéndose estas hasta las selvas y el *Gran Chaco*,²⁵⁴ conocido hoy como los territorios de Argentina, Bolivia y Paraguay.

1. *Caminos de la costa norte*: Iniciaba en el Cuzco, iba recorriendo y uniendo los pueblos de *Palpa* –hoy es ciudad del departamento de Ica-, *Nazca* -territorio en el centro de Perú-, *Lima*, *Huarmey*, *Reyno Chimú*, *Los Tallanes* -en la región conocida hoy como Piura-, *Ayavaca*, *Tumbes* -en la región que hace frontera entre Perú y Ecuador-, *Quito* - actual capital de Ecuador, y llegaba hasta el *Río Ancasmayo* o *Pasto* - ciudad frontera de Colombia-.
2. *Caminos de la costa sur*: Iniciaba su recorrido en el Cuzco, uniendo los pueblos de *Nazca*, *Palpa* –hoy ubicada en el departamento de Ica-, *Tambo Colorado*, *Catorpe*, *Copiapó*, *Arica* y *Atacama* -en el norte de Chile-, *Pampas de Tucumán* –en territorio de Argentina-, hasta llegar a el *Río Maule* –en Chile-.

²⁵³ Ver glosario: página 1094.

²⁵⁴ Ver glosario: página 1085.



Durante la colonia, este *Camino de la Costa*, también conocido como el *Camino de los Llanos* mantuvo conexiones con el *Qhapac Ñan*

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 019 - VPE y la Ficha Técnica: 02AE – 017 - VPE, en el ANEXO A, páginas 89-90 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 017 - VPE, en el ANEXO A, páginas 91-92 de esta tesis.

El Camino de la Plata del Potosí y el arrieraje en el Perú

En el Virreinato del Perú, el descubrimiento de las minas de plata en la *Montaña Rica del Potosí* determinó la configuración de un gran centro de comercio minero y de bienes de consumo; haciendo que la vida colonial girara a su alrededor. Sin embargo, las dificultades generadas por las condiciones geológicas y ecológicas, derivadas de la altitud extrema y la topografía desigual, fueron la principal limitante para la fluidez de las comunicaciones comerciales entre los puntos de extracción hasta los puertos de exportación para el Reino de España.

Ante la necesidad de medios de transporte, se utilizó el modelo precolombino, de ahí que, en paralelo a la explotación de las ricas vetas de plata en el Potosí surgió una nueva forma de transporte y de transportistas “*punarunas*”,²⁵⁵ estos últimos se conocieron como “*los arrieros*” que, montados en sus mulas iban caminando junto a sus “*llamas cargueras*”; atrás dejaron hogares, en un ir y venir, transitando por las antiguas rutas prehispánicas, entre pendientes y alturas inimaginables, cuidando el andar por la estrechura del camino y ensimismados en esa soledad de su oficio, solo teniendo por compañera a la naturaleza circundante.

Las nobles “*llamas cargueras*”, jugaron un papel importante en la transportación y la industria minera, así como, en el acompañamiento de los desgraciados *arrieros*, que con el rezo en la boca iban rogando a los “*santolinos*”,²⁵⁶ que llevaban en las alforjas, con la esperanza de ser agraciados por la buena suerte, y salir airosos de los ataques de

²⁵⁵ Ver glosario: pág. 1091.

²⁵⁶ Ver glosario: pág. 1092.



bandoleros y los “*asalta caminos*”. A cambio dejaban como ofrenda de gracias las “*apachetas*”.²⁵⁷

La demanda de insumos y mercaderías del Potosí, Lima y otras ciudades importantes del Virreinato, crearon un mercado interno de gran demanda y diversidad en los artículos, los cuales debían ser cubiertos por la producción de las diferentes subregiones. Muchas de ellas ubicadas a gran distancia, como por ejemplo Buenos Aires. Para ello, fue preciso de una red de Caminos Reales que garantizaran las comunicaciones y viabilidad del comercio.

De igual forma, para el abastecimiento de azogue, herramientas y utensilios para la logística de la industria de la minería, especialmente la extracción de la plata en las Reales Minas del Virreinato, se crearon las siguientes rutas:

1. El Camino Real del Mercurio de Huancavelica:
2. El Camino Real de la Llamas:
3. El Camino Real de la Coca:

En el caso planteado, tanto el comercio como la transportación de los metales precisos, se solaparon con el de las mercaderías, los insumos y los correos, generándose otros Caminos Reales para la facilitación de tales exigencias. Estos Caminos se conocieron como:

1. *Camino de la Plata de Potosí-Arica-Callao-Portobello*: una ruta donde se combinó el transporte terrestre y marítimo.
2. *Camino de la Plata de Potosí-Arica-Callao-Trujillo-Raita-Portobello*: al igual que la anterior Ruta,
3. *Camino de la Plata de Potosí-Buenos Aires*: En el siglo XVIII, ya constituido el Virreinato de la Plata, se desarrolló esta ruta que unió *Buenos Aires*, con *Saladillo, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, San Salvador de Jujuy y las minas de Potosí*, que afectó el itinerario con el *Callao*, en Perú y *Portobello*, en Panamá. Entre los valores de esta ruta comercial, se encuentra el cultural y el

²⁵⁷ Ver glosario: pág. 1078.



prehispánico; sumándose la superposición de otras rutas como: el Camino de las Estancias Jesuíticas, el Camino de la Historia, el Camino de los inmigrantes italianos y el Camino de las Sierras Chicas.

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 020 - VPE y la Ficha Técnica: 02AE – 020 - VPE, en el ANEXO A, páginas 93-94 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 020 - VPE, en el ANEXO A, páginas 95-96 de esta tesis.

El Camino Real del Mercurio de Huancavelica

Para comentar de este Camino Real, primero debemos referirnos al mayor e importante *centro minero de Huancavelica*, ubicado en la zona de los Andes, específicamente en el *cerro Chacllatana*, al sureste de la ciudad de Lima; a una altura entre los 3.800 y 4.400 metros sobre el nivel del mar. Una región de constantes nevadas y largos inviernos, en cuya llanura, conocida con el nombre de *Seccha*, se ubicó una importante población dedicada a la extracción del mercurio, seguido de la plata y de plomo.²⁵⁸

La mina fue descubierta por el encomendero Amador Cabrera, en el año de 1566, la información fue obtenida de un indígena, que la dio en agradecimiento. Con este acontecimiento quedó demostrado que, los indígenas tenían conocimiento sobre la existencia de la mina e incluso la explotaban para extraer el sulfuro de mercurio y que ellos lo llamaban “*llimpi*”.²⁵⁹ Acto seguido, se motivó la puesta en acción de la industria minera del mercurio hasta llegar a tres “*socavones*” denominados: el *Chacllatana*, el *San Francisco* y el *Santa Bárbara*.²⁶⁰

²⁵⁸ CONTRERAS, Carlos. (1982). *La ciudad del Mercurio. Huancavelica 1570-1700*. Editorial: Instituto de Estudios Peruanos Ediciones. Lima, pág. 20.

LOHMANN VILLENA, Guillermo. (1949). *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*. Editorial: Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla.

²⁵⁹ Ver glosario: pág. 1087.

²⁶⁰ LUCENA SALMORAL, Manuel. (1982). *El Descubrimiento y la fundación de los reinos ultramarinos: hasta fines del siglo XVI*. Tomo VII. Editorial: RIALP, S.A. Madrid, págs. 669-671.

El socavón Santa Bárbara, también conocida como la “Mina de la Muerte” es un testigo histórico del sinnúmero de muertes provocadas por los trabajos forzados. De gran magnitud, permitía visitarla montado a caballo.



Es evidente que la explotación del mercurio llegó a elevados niveles y que pudo cubrir la obtención de la plata en las minas del *Potosí* y *Laycacota* e incluso alcanzó para hacer envíos a México. Igualmente, la *mina de Huancavelica* tuvo gran relevancia para la industria minera de la Corona española, en las posesiones indianas en ultramar. Conclusión ésta que se desprende del informe del *Fiscal de la Real Audiencia de Lima*, *Diego de Holgado* enviado al Rey de España en el año de 1764 y que dice al tenor siguiente:

*"La mina de Huancavelica, no produce Plata, ni Oro; pero produce el Azogue, un ingrediente tan necesario, para el beneficio de todas las de Oro, y Plata del Reyno. Es la única, que se trabaja en este metal, y es propia, y perteneciente a V.M. Provee al Perú, y ha proveído a México, a donde en muchas ocasiones se han remitido cantidades crecidas de Azogue".*²⁶¹

Diego de Holgado a su S.M.

Fue muy interesante la forma de transportación del azogue, desde *Huancavelica* hasta *Chincha*, ya que esta se hacía por medio de las “*llamas*” de la familia de los camélidos y que son autóctonas de la región. Luego, desde *Chincha* se trasportaba por barco hasta el *puerto de Arica* y desde allí, era trasladado nuevamente en “*llamas*” hasta el *Cerro Rico de Potosí*. Por estas circunstancias se creó la *Ruta de las llamas*, que corrió circunscrita al *Camino Real del Mercurio*.

Por las crónicas de Don Fernando de Montesinos,²⁶² se tiene información sobre el primer envío de azogue, en el año de 1574, siguiendo la ruta *Huancavelica–Pisco–Arequipa–Potosí*, la cual se continuo hasta que, el Virrey Don Fernando de Torres y Portugal, Conde de Villar, tomó la decisión de buscar una ruta con mejores condiciones y que evitara las pérdidas de azogue que se registraba en la ruta original. Por esta situación se diseñó el nuevo itinerario desde *Huancavelica–San Jerónimo–Puerto de Chincha–Puerto de Arica–Potosí*. Por estas razones nos encontramos con dos Rutas del Mercurio:

1. *Primera Ruta del mercurio de Huancavelica-Cuzco-Oruro-Potosí*: iniciada en el año 1574, tras el descubrimiento de la mina.

²⁶¹ AGI/23.9//Lima, 843. Cartas y expedientes tramitados por el Consejo de Indias. Informe de Diego de Holgado a S.M., en Lima, 15 de febrero de 1764.

²⁶² Don Fernando de Montesinos, fue un insigne historiador, escritor y presbítero español, que recorrió el Virreinato del Perú.



2. *Segunda Ruta del mercurio de Huancavelica-Chincha-Arica-Oruro-Potosí:*
comenzó entre los años 1584 y 1585.

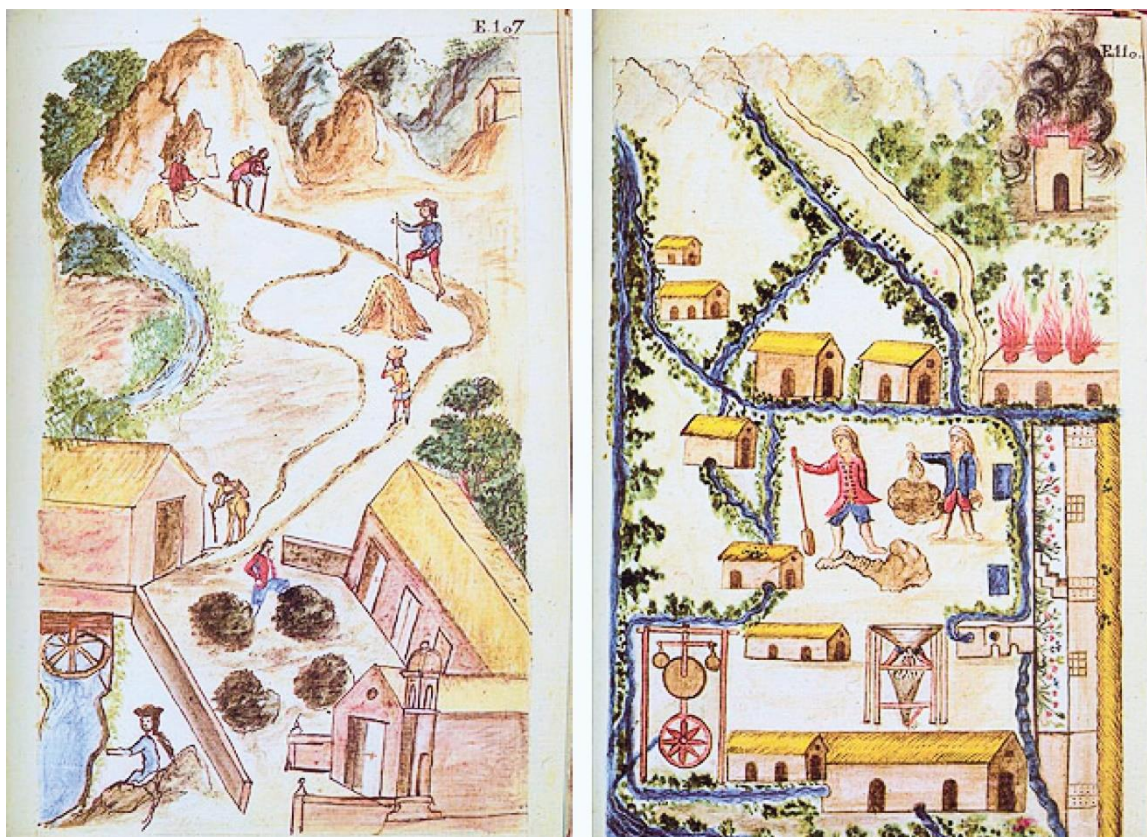
La segunda ruta cobró importancia, por su rentabilidad y por el “*trajín*”, el Camino Real entre el *Real Almacén de Azogue* en *Huancavelica* hasta *San Jerónimo* y luego a *Chincha*. Pero, había una meta con alta dificultad y era “*Cruzar Chonta*”, ya que, la ruta previa a *Chonta* se realizaba por las altiplanicies andinas con mayor altitud y exigía muchísimo de buenas condiciones físicas del “*trajinero*” y de la “*llama*”. Otra meta de la ruta era evitar quedar atrapados en *Chonta* en horas de la media noche porque era encontrar la muerte por congelamiento. De ahí la carrera contra reloj para “*Cruzar Chonta*”, en las mejores condiciones climáticas y no morir en el intento.

También es necesario acotar la importancia del *Real Almacén de San Jerónimo*, porque allí se hacía el relevo de las *llamas* por *mulas*, ya que las primeras son camélidos que soportan muy bien las alturas y los intensos fríos de los páramos, no así los climas calurosos de la costa. De esa forma y en forma integrada funcionaban la *Ruta de las Llamas* y el *Camino Real de la Coca*.

La Ruta de las Llamas

La *Ruta de las Llamas* cobró su importancia, porque no solo transportaba el azogue, sino que también transportaba la plata desde la *Villa Imperial del Potosí* hasta el *puerto de Arica*, donde se trasbordaba los minerales preciosos a las naos de la *Mar del Sur* a *Panamá-Portobello* y desde allí eran transportado por “*la Carrera de Indias*” a las *Cajas Reales del Reino de España*.

Para el año 1657, la producción del azogue en *Huancavelica*, había bajado considerablemente, por esta razón fue necesario transportarlo desde España e introducirlo vía Buenos Aires hasta el Potosí. Recordemos que, la actividad con mayores beneficios aportados a la Corona española fue, sin duda, la extracción e importación de los metales preciosos. Lo que, conllevó a que siempre diera prioridad a este rublo de producción en detrimento de los otros sectores.



Grabado: 7

RUTA DEL MERCURIO

F-1: Capacheros cargando metal / Estampa E 107. Dibujo de un trapiche.

F-2: Repasiles repasando en Buitrón y cargando Azogue. Estampa / E 110.

Autor: Baltazar Jaime Martínez Compañón y Bujanda.

Fuente: Codex Trujillo del Perú, Siglo XVIII. Tomo II. Colección Manuscritos Reales de América. Primera edición, febrero de 2012. Editorial: Editor: J. Carlos Chávez. Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

Se encuentra en la sección de “Manuscritos de América en las Colecciones Reales” de la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes Saavedra. Consultada la página web oficial de la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, en fecha: 20 de septiembre 2015: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/trujillo-del-peru--volumen-ii/>

En el siglo XVIII, esta estructura económica en las tierras indianas, fue cuestionada y muy criticada por los políticos e intelectuales de la época, la cual se reflejó en los planes económicos que emprendieron los Borbones; entre los que se destaca, la modernización



de los sectores productivos, su potenciación y modernización a través de la renovación de las tecnologías.²⁶³ Incluyendo la minería en las provincias de ultramar.

La Ruta de la Coca

El duro trabajo minero, tanto en el *Potosí*, con la extracción de la plata, como en *Huancavelica* y la explotación del azogue, se realizó con éxito por la puesta en práctica de la “*mita indígena*” y el consumo sistemático de la *hoja de coca*; siendo esta última una tradición de carácter religioso entre las elites y los sacerdotes incaicos, quienes la utilizaban en sus rituales mágicos-religiosos.

A pesar del desmantelamiento de la práctica de consumo incaico, por parte de los españoles, esta se siguió realizando. Los españoles percibieron la gran necesidad de ingesta por parte de los indígenas, para poder mantener elevados los niveles de estimulación y fuerza, más el aprovechamiento de los beneficios medicinales que de ella se derivaban.

Como se dijo anteriormente, el consumo de la coca fue utilizada en el duro laboreo de las minas andinas, por los efectos estimulantes para superar el *mal de alturas*, el retraso en la percepción del cansancio, la disminución de la sensación de frío, dolor sed y de hambre, e incluso, servir de alimento alternativo por sus propiedades nutritivas.

Las “*yungas*” o centros de cultivo de la coca, se ubicaban en los valles cálidos de la vertiente oriental de la cordillera andina, entre ellas destacaron las de *Cuzco*, por ser las más cercanas a los centros mineros, seguidas de las *yungas de La Paz*, de *La Plata* y la de *Cochabamba*. En el siglo XVI el proveedor de coca a los mineros del Potosí fue las *yungas del Cuzco*, pero a partir del siglo XVII fueron las *yungas de La Paz* las principales proveedoras, seguidas de las *yungas de Cochabamba* y *La Plata*.

²⁶³ RAMOS GÓMEZ, Luis Javier. (1985). *Noticias secretas de América de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1735-1745)*. Colección: Tierra Nueva e Cielo Nuevo. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, págs. 362-373.



El Camino Real de Chiloé a Valdivia o Ruta de Los Lagos

La Corona española tuvo una preocupación especial en el mantenimiento de la viabilidad de las comunicaciones, englobada dentro de sus políticas generales, teniendo como referente ese macro-marco geográfico y jurisdiccional, tan magnificado en una época con tantas limitantes; como es el caso del espacio más meridional de América, ubicado entre el puerto de *Valdivia* y la *Isla Grande de Chiloé* y que, en conjunto, recibió la consideración de representar el “*gran antemural de la Mar del Sur*”.

El proyecto comercial desde la península Ibérica con el *Reino de Chile*, tenía muchas limitaciones, ya que, los navíos de la *flota de Mar del Sur* solo lograban arribar a *Valdivia*, en los periodos de verano con su bonanza climática. De tal manera que, los vínculos con *Chiloé*, además de ser una necesidad de vecinos y autoridades locales, también eran un imperativo estratégico y un garante de la presencia de la soberanía del *Reino de España* y la seguridad para el *Virreinato del Perú*, más la misma sobrevivencia de los habitantes en esta lejana región del Imperio.

Ante lo anterior analizado, se puede comprender que, el restablecimiento del *Camino Real entre Valdivia y Chiloé* fue un objetivo de primera línea a lograr, fundamentado en la meta de la consolidación del eje defensivo, apoyado en dos líneas: la primera fue la marítima, representada por la *Armada de la Mar del Sur*; la segunda, representada por el mismo *Camino Real*, con los debidos elementos defensivos, traducidas en fortificaciones que pudieran contener cualquier intento de ingreso e invasión a través del *Mar del Sur*. Así lo dejan claro el cabildo de la ciudad de Castro, hacia el año 1721, mediante el cual suplicaba a S.M. “*se mandase repoblar Osorno y abrir el camino entre Chiloé y Valdivia*”²⁶⁴.

Por los comentarios del Presidente de Chile, *Ambrosio Higgins*, se deduce que las autoridades y vecinos de la región siempre trataron de activar y solucionar tal necesidad, en este sentido, buscaron asegurar el primer tramo entre *Valdivia* y el *Río Bueno*, así se pretendió fallidamente hacia el año 1760, cuando intentaron la edificación de un fuerte a

²⁶⁴ A.G.I., Chile, 199. Comentario del Presidente Higgins en carta fechada en Los Ángeles, el 8 de enero de 1793, en la que alude a la solicitud del Cabildo castreño.



modo de avanzada en las orillas del curso de agua del mencionado río.²⁶⁵ Es a partir del año 1790 cuando el proyecto contó con la dirección del ingeniero militar y Capitán de Ingenieros Reales, *Don Manuel Olaguer Feliú* y cumpliendo con las instrucciones del Virrey del Perú, *Don Francisco Teodoro de Croix*, cuyo mandato estaba por concluir. Pero, hubo continuación, ya que el sucesor, *Don Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín* a partir del mes de marzo del año indicado aprobó el proyecto.

De esta determinación defensiva y proyecto de fortificación tuvo noticias la Corona española, porque entre las últimas labores del *Brigadier Pusterla* en Valdivia, entregó la documentación técnica y el plano con la traza del Camino Real, en el despacho a las autoridades competentes, incluido el Presidente *Ambrosio Higgins*. La gestión fue verificada oficialmente el 10 de enero de 1791 con el rótulo “*Remite el Plano que comprende los puertos de Valdivia y Chiloé con la costa inmediata*”.²⁶⁶ De esta forma quedó construido el *Camino Real de Chiloé a Valdivia*, que nació en Corral y unió a Valdivia, *San José de Alcudia*, el *Río Bueno*, *Osorno*, *Maypué*, pegado a la Cordillera de la Costa hasta *Maullín* y siguiendo la *vía Canal de Chacao* a *San Carlos de Ancud*, en Chiloé. Convirtiéndose así en la columna vertebral defensiva del Reino de Chile.

En tiempo presente, el Camino Real lo podemos apreciar en *Osorno*, en la actual *Avenida Real*, siguiendo al sector *Las Vegas*, el sector de *Rahue Alto* y continua al sur como la *Ruta U-72*. El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 021 - VPE y la Ficha Técnica: 02AE – 021 - VPE, en el ANEXO A, páginas 97-98 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 021 - VPE, en el ANEXO A, páginas 99-100 de esta tesis.

²⁶⁵ *Ibidem*.

GUARDA, Gabriel. (1978). *Historia Urbana del Reino de Chile*. Editorial: Andrés Bello. Santiago de Chile, pág. 492.

²⁶⁶ A.G.I., Chile, 199. Carta del gobernador Valdivia Pusterla al gobernador interino de Chiloé Francisco Garóz, incluida en el set documental que el Presidente Higgins envió como informe a España. Exp. 11, fol. 74. Oficio del Gobernador de Valdivia Mariano de Pusterla al Conde del Campo de Alange. Valdivia, 10 de enero de 1791.



12.4. Caminos Reales del Virreinato de la Plata

El 1 de agosto del año 1776, fue creado el *Virreinato del Río de la Plata*, por el Rey *Carlos III* de España. Su creación un tanto tardía hizo que muchos de los Caminos Reales que antes estaban contemplados en el *Virreinato del Perú* pasaran a la nueva administración virreinal y fueran parte de las reformas borbónicas, así como los territorios de *Paraguay*, *Buenos Aires*, *Tucumán* y *Santa Cruz de la Sierra*; igualmente, el *corregimiento de Cuyo* de la capitanía general de Chile y los *corregimientos de la provincia de Charcas*. Teniendo como capital la ciudad de *Buenos Aires*.²⁶⁷

Estos Caminos Reales, al igual que otros tratados con anterioridad, son un ejemplo de la continuidad y la evolución de antiguos caminos prehispánicos, utilizados por la Corona española para conformar la red de comunicaciones comerciales y administrativas en sus posesiones ultramarinas. Ampliados y con nuevas aperturas para la formación de aldeas y ciudades de acopio. Esta nueva red contó con los caminos troncales que, combinados con las vías fluviales y marítimas, permitió el crecimiento la versatilidad y la dinámica del comercio transoceánico español.

También los senderos, pese a su precariedad, deben ser tomados en cuenta, ya que los mismos tuvieron una fuerte relación en la sustentación de la vida y la cultura de los pueblos nómadas. Por ejemplo, el originado por el desplazamiento de las tribus en forma periódica, según los ciclos estacionales del venado como fuente primaria de su alimentación. Entre estos senderos destaca el de *los Andes cuyanos-la costa bonaerense del Atlántico*.

Las vías marítimas y las del sistema hidrográfico cobraron una gran importancia en este Virreinato, ya que facilitaron grandemente la incursión en los territorios interiores y el establecimiento de nuevos centros de producción agraria y minera. A continuación, se citan los Caminos Reales de:

- a. *La vía marítima del norte*: que iniciaba en el Río de la Plata a Brasil y Europa.

²⁶⁷ MAÚRTUA, Víctor Manuel. (1906). *Juicio de límites entre el Perú y Bolivia: Virreinato de Buenos Aires. Noticia general de las provincias del Perú, Tierra Firme y Chile*. Editorial Imprenta de Henrich y Compañía. Perú, págs. 1-15.



- b. *La vía marítima del sur*: igualmente se originaba en el Río de la Plata y llegaba a los puertos en la Patagonia, a las Islas Malvinas, y la zona del estrecho de Magallanes.
- c. *La vía fluvial del Paraná*: a la cual hemos hecho referencia ampliamente en este Capítulo II, página 253, de esta tesis.
- d. *Camino Real Tapé Avirú o Pe Abiru*: también conocida como: *La Ruta de los guaraníes*: o *primitivo camino guaraní*, que permitió a Juan de Garay, en el año 1580, conectar a la *Asunción*, capital del actual Paraguay con *Santa Fe* y con *Buenos Aires*, en el actual territorio argentino.

La provincia de Córdoba también tuvo su importancia por poseer caminos troncales, que facilitaron la ramificación de los Caminos Reales a Chile y al Perú.

1. *El Camino del Bajo hacia el Este*.
2. *El Camino Real de las Estancias* o *Camino Real de la Postas*, vía Tucumán y se dirigía al oeste para el acceso al Océano Atlántico. De esta forma se comunicó el Alto Perú con Córdoba.²⁶⁸ Dentro de este Camino se encuentra el *Camino Real de las Estancias Jesuitas*.
3. *El Camino de las Guardias del Salado Bonaerense*.
4. *La Ruta a Catamarca*, con orientación al noroeste.

Igualmente, en la provincia de Salta y Jujuy se desarrollaron dos rutas históricas:

1. *El Camino Real de la Quebrada de Humahuaca*, en dirección al este.
2. *La Calzada Imperial de los Incas* al oeste, sobre las alturas de la Puna.

Para tener una idea de esta red a continuación se enuncian los principales Caminos de este Virreinato.

²⁶⁸ PAYRÓ, Roberto Pablo. (2007). *Historia del Río de la Plata. Tomo I. La aventura colonial española en el Río de la Plata: Conquista, colonización, emprendimientos del descubrimiento hasta la Revolución de mayo de 1810*. Editorial: Alianza. Buenos Aires, págs. 25-30.

Visitada la página web oficial del historiador Roberto Pablo Payró, autor de *Historia del Río de la Plata*. En fecha 28 de noviembre del 2016: <https://rppayro.wordpress.com/about/>



1. *El Camino Viejo o Camino de Santa Fe.* El Camino llegaba hasta Asunción en el Paraguay.
2. *El Camino del Este.* Este Camino comunicaba a *San Luis, Mendoza y Santiago de Chile.*
3. *El Camino Real de Chiloé a Valdivia o Ruta de Los Lagos.*

Camino Real Tapé Avirú o Pe Abiru

Entre el siglo XVI y XVII, parte de los líderes políticos indígenas participaron en la articulación de la administración precolombina con la colonial española. en consecuencia, hubo una transmisión de valiosa información, por parte de la etnia guaraní a los españoles, sobre los caminos, itinerarios, postas y zonas de abastecimiento de la red de rutas y vialidad que unía a los puertos atlánticos con las tierras bajas y los Andes.

El aporte guaraní es palpable con este camino prehispánico, ya que, como una gran red se extendió por las geografías que hoy ocupan el estado brasileño de *Santa Catarina*, el *Paraguay* y *Bolivia*, hasta los *Andes peruanos*.

Según fuentes históricas, este camino, que en Brasil se le denomina “*PeAbirú*”, fue transitado por los primeros conquistadores que arribaron por *Paraguay*; siguiendo la ruta desde la *costa Atlántica*, continuando por el *Altiplano boliviano*, donde conectaba con los caminos incaicos y de esa forma alcanzaba la *costa del océano Pacífico*.²⁶⁹

El Camino estaba conformado por dos troncales con diversas ramificaciones y en el actual Brasil tenía dos puntos de partida,

1. *El primer troncal:* Su inicio estuvo localizado en las cercanías de *São Francisco do Sul*, en Santa Catarina, penetrando en el interior a la altura del *Río Itapocu*.
2. *El segundo troncal:* su comienzo estaría cerca de *São Vicente e Cananéia*, en el litoral paulista.

²⁶⁹ TROCHE SOLER DE GALLEGOS, María Evangelista -Evanhy-. (2011). *Asunción capital del Mundo Guaraní*. Consultada la página web oficial Portal Guaraní, en fecha 20 de septiembre del 2015: http://www.portalguarani.com/2638_maria_evangelista_evanhy_troche_soler_de_gallegos/19702_asuncion_capital_del_mundo_guarani_por_evanhy_troche_soler_de_gallegos.html

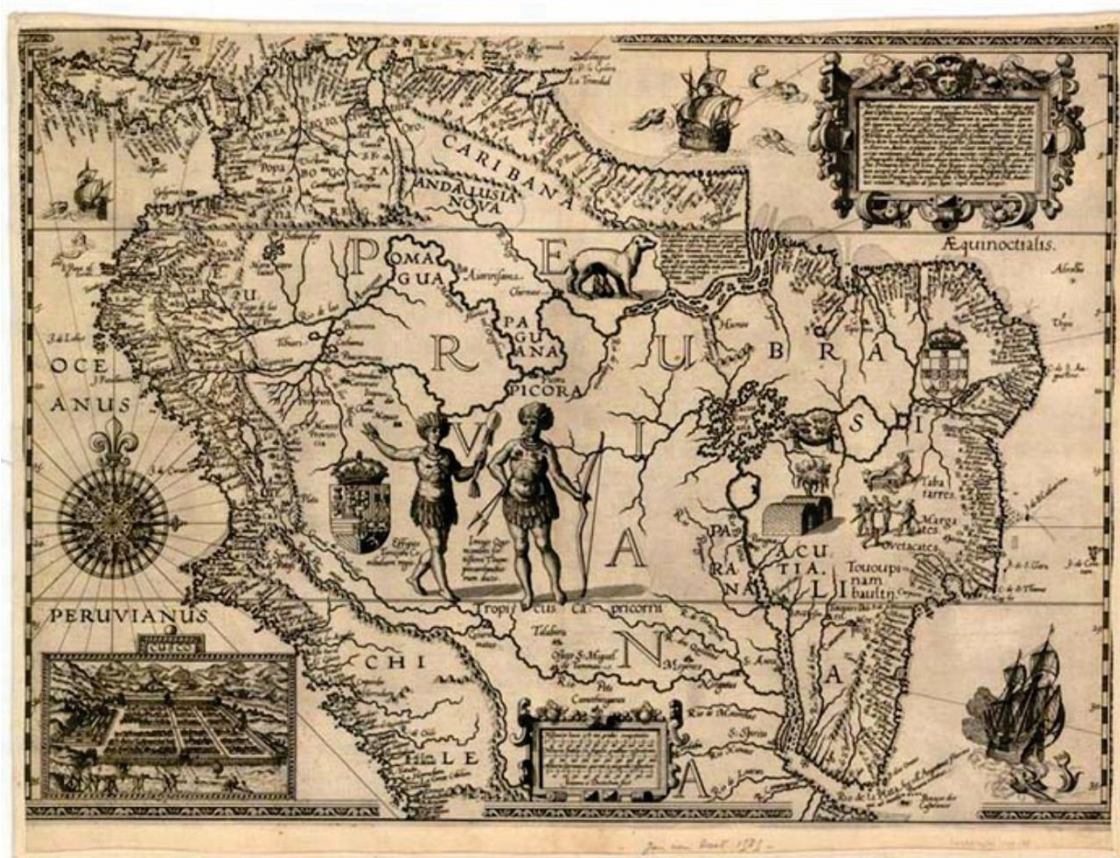


Figura: 9

CAMINO REAL TAPÉ AVIRÚ

F-1: Tramo del Camino Real Tapé Avirú, en Garucá, Estado de Santa Catarina, Brasil

F-2: Tramo de una Cocheira remodelada a orillas del Río Queguay, en la Banda Oriental, en Uruguay.

Fuente: Consultada la página oficial de Historia de Latinoamérica, en fecha: 18 de enero del 2017:
<http://historiadelatinomercia.com/inkas-personas-y-jaguasres/>

G-1: Astrónomo conferencia extracto Germano Bruno Afonso, el primer Encuentro Nacional de Estudiantes de ruta Peabiru en Pitanga / PR, en noviembre de 2003

Fuentes: Cadernos da Ilha, edição número 2. Curso de Jornalismo da UFSC. cadernosdailha@yahoo.com.br /
<http://www.gilsoncamargo.com.br/blog/o-caminho-do-peabiru/>



Convertido en un solo itinerario, pasaba por el Iguazú, cruzaba el *estado de Paraná*, vía fluvial a través de los *Ríos Paraná y Uruguay*, conectando la vía marítima de la *costa brasileña y uruguaya del Atlántico* hasta llegar a la *Asunción*, capital del actual *Paraguay* y *Lambaré*; siguiendo por las tierras bajas hasta el *Altiplano boliviano* y ya en el noroeste empalmaba con el *Qhapac Ñan* o *Camino del Inca*.

Indiscutiblemente esta imbricada traza vial cobró una gran importancia para los sacerdotes jesuitas de la *Compañía de Jesús*, la cual se ha hecho referencia en el Capítulo IV, página: 416 de esta investigación, quienes utilizaron las vías del PeAbirú como propias, al igual que lo hicieron los conquistadores y colonizadores españoles. Pero este grupo misional fue más allá, en su aventura evangelizadora y construyeron en forma intensiva un sistema de Misiones, con la colaboración estrecha de los guaraníes. De esa forma las Misiones con sus misioneros también se integraron con el Camino del PeAbirú y lo nombraron Camino de Santo Tomas. A continuación, se presenta las treinta misiones construidas:

Misiones Jesuíticas de los Guaraníes

Cuadro: 17

Nombre	Lugar actual	País actual	Año
San Ignacio Guazú	departamento de Misiones	Paraguay	1609
Nuestra Señora de la Encarnación de Itapúa	departamento de Itapúa	Paraguay	1615
Santo Tomé	provincia de Corrientes	Argentina	1632
San Francisco de Borja	estado de Río Grande del Sur	Brasil	
San Nicolás	estado de Río Grande del Sur	Brasil	
San Luis Gonzaga	estado de Río Grande del Sur	Brasil	1687



Nombre	Lugar actual	País actual	Año
San Lorenzo Mártir	estado de Río Grande del Sur	Brasil	1690
San Miguel de las Misiones	estado de Río Grande del Sur	Brasil	1632
San Juan Bautista	estado de Río Grande del Sur	Brasil	
Santo Ángel Guardián de las Misiones	estado de Río Grande del Sur	Brasil	
Santos Apóstoles San Pedro y San Pablo	provincia de Misiones	Argentina	
Nuestra Señora de la Inmaculada Concepción del Ibitiracú	provincia de Misiones	Argentina	
Santa María la Mayor	provincia de Misiones	Argentina	1626
San Francisco Javier	provincia de Misiones	Argentina	1629
Santos Mártires del Japón	provincia de Misiones	Argentina	1639
San José de Itacúá	provincia de Misiones	Argentina	1633
San Carlos	provincia de Corrientes	Argentina	1631
Candelaria	provincia de Misiones	Argentina	
Nuestra Señora de Santa Ana	provincia de Misiones	Argentina	1633
Nuestra Señora de Loreto	provincia de Misiones	Argentina	1610
San Ignacio Miní	provincia de Misiones	Argentina	1611
Corpus Christi	provincia de Misiones	Argentina	
Jesús de Tavarangúé	departamento de Itapúa	Paraguay	1685



Nombre	Lugar actual	País actual	Año
Santísima Trinidad del Paraná	departamento de Itapúa	Paraguay	1706
Nuestra Señora de la Asunción de Acaraguá y Mbororé (La Cruz)	provincia de Corrientes	Argentina	1630
San Cosme y Damián	departamento de Itapúa	Paraguay	1632
Santiago Apóstol	departamento de Misiones	Paraguay	1669
Santa Rosa	departamento de Misiones	Paraguay	1698
Santa María de Fe	departamento de Misiones	Paraguay	1647
Yapeyú	Provincia de Corrientes	Argentina	1627

Estas Misiones jesuíticas-guaraníes fueron de gran importancia para la defensa de las fronteras entre España y Portugal, evitando en gran manera las aspiraciones expansionistas lusitanas, lideradas por los *bandeirantes paulistas*.²⁷⁰

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 022 - VPL y la Ficha Técnica: 02AE – 022 - VPL, en el ANEXO A, páginas 101-102 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 022 - VPL, en el ANEXO A, páginas 103-104 de esta tesis.

²⁷⁰ O'NEIL, Charles E. y DOMÍNGUEZ, Joaquín María. (2001). *Diccionario histórico de la Compañía de Jesús*. AA-Costa Rica. Universidad Pontificia Comillas - Madrid e Insntitutum Historicum, S.I. – Roma. Editorial: Ortega Ediciones Graficas. Madrid, pág. 335.

GUILHERME MOTA, Carlos y LÓPEZ, Adriana. (2009). *Historia de Brasil: una interpretación*. Editorial: Ediciones Universidad de Salamanca. España, págs. 131-138

Ver glosario, pág. 1080.



El Camino Real de las Estancias

En las primeras décadas del siglo XVI, las posesiones españolas en ultramar, gozaron de una diversidad de comunicaciones terrestres, en el caso del *Virreinato del Perú*, emplearon la red de comunicaciones del *imperio incaico*. De todas esas redes y, en una evaluación cualificada, se puede decir, que uno de los itinerarios más seguro fue el *Camino Real del Alto Perú*, que iniciaba en la ciudad de *Córdoba*, en el actual territorio argentino.

Uno de los factores que incidieron en su creación y permanencia fue el monopolio del *correo*, seguido del *agro-comercio*, cuyas noticias datan del año 1514, con la concesión de la *Reina Juana I de Castilla* a *Lorenzo Galíndez de Carvajal* y sus herederos, el goce y usufructo del *servicio postal* en el citado camino; la cual fue ratificada por el *Rey Carlos I de España*.²⁷¹ He aquí, como la familia Carvajal pudo ostentar el poder monopolizador del servicio de correo indiano en esta región del Virreinato del Perú, por espacio de dos siglos.

El objetivo era poblar a *Tucumán* y la zona norte de *Argentina* hasta *Buenos Aires*; más la creación de un acceso al *Océano Atlántico*. También era necesario cubrir las necesidades comerciales y de comunicación de los habitantes y el gobierno de *Córdoba*, que había sido fundada en el año 1573. Igualmente, la logística fue muy caótica, porque cada correo o viajero debía llevar consigo una tropilla de caballos para poder hacer el relevo, en cada jornada.

La creación de la ruta, cobró una gran importancia política-administrativa y comercial, por cuanto que, las provisiones y ordenanzas virreinales, como las expediciones y mercadería española debían ir desde el Alto Perú hasta hacia el sur. así mismo, a esta premisa se agregó la evolución de la ruta, porque poco a poco, se fue poblando de *estancias* o “*postas*”²⁷² y caseríos, al mismo tiempo que servía de columna

²⁷¹ BILBAO, Manuel: *Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días, especialmente el periodo comprendido en los siglos XVIII y XIX*. Publicado por: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Alicante, 2011, pág. 303. Consultada la página web oficial, en fecha 8 de noviembre de 2016: http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/buenos-aires-desde-su-fundacion-hasta-nuestros-dias-especialmente-el-periodo-comprendido-en-los-siglos-xviii-y-xix/html/e1cf741a-a415-11e1-b1fb-00163ebf5e63_316.html

²⁷² Ver glosario: página 1084.



vertebral, donde converger la multiplicidad de diversos senderos agroexportadores; posibilitando grandemente el desarrollo y consolidación de las localidades adyacentes, ubicadas entre *Córdoba, Buenos Aires y Lima*.²⁷³

En el año 1663, este itinerario fue elevado a la condición de *Camino Real* por el gobernador, capitán general del Río de la Plata y maestre de campo *José Martínez de Salazar*. Entre los años 1747 y 1748, el *Camino Real* adquirió nuevas dimensiones e importancia, con el establecimiento de los “*correos fijos*”, por parte de la Corona de España, y su legislación mediante la “*Ordenanza que deben observar los funcionarios de correos, caminos y postas*” del año 1762.

Con la creación del *Virreinato del Río de la Plata* y la consolidación del sistema de postas, la estructura de la ruta mejoró considerablemente, con ella, la comunicación y la unificación territorial, convirtiéndose en el enlace primario de la industria agroexportadora de Argentina.

El Camino Real está conformado por una red de rutas, las cuales se describen a continuación:

1. *El Camino Real del Alto Perú*: Comunicaba *Buenos Aires-Córdoba-Lima*, iniciándose en el mismo *Buenos Aires*, pasaba por *Saladillo* hasta la *Capilla de Dolores*, ubicada en la *Provincia de Córdoba*. Continuaba por: *Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Potosí, Arequipa, Cuzco*, hasta llegar a *Lima* y hacia el recorrido original. En este Camino estaban incluidos el *Camino Real del Potosí* y el *Camino de las Estancias Jesuíticas*. A partir de *Tucumán*, el Camino ensamblaba con el *Qhapac Ñan* o *Camino del Inca*, hasta llegar a *Cuzco*.

²⁷³ BEL VENTURA, Jaime. (31 de mayo de 2012). *España en América “el blog”*. Primera edición. Editorial: Lulu.com, pág. 273.

Visitada la página web oficial: The ICOMOS CIIC Scientific Magazine, Artículo: *La ruta al Perú*, en fecha 8 de noviembre del 2016: http://www.esicomos.org/Nueva_carpeta/TCSM/caminodelsurMIGUEZ.htm

Visitada la página web oficial: Camino Real: Programa de revalorización y restauración histórica, cultural y turística del Antiguo Camino Real al Alto Perú, Córdoba-Argentina, en fecha 8 de noviembre de 2016: <http://caminoreal.cba.gov.ar/historia.html>



2. *El Camino Real del Oeste*: comunicaba a *Buenos Aires-Mendoza-Santiago* e iniciaba en la actual *Avenida Rivadavia*, en Buenos Aires, continuaba a *Saladillo, San Luis, Mendoza* y llegaba a *Santiago de Chile*.
3. Camino de Buenos Aires a Santa Fe:
4. Camino de Santa Fe a Corrientes:
5. Camino Real a Asunción:

La presencia de la *Compañía de Jesús en Córdoba* fue destacada en cuanto a la labor espiritual, la económica y la cultural. Crearon un sistema autosuficiente basado en las actividades centralizadas en varias instituciones, que hoy se conoce como la Manzana Jesuítica. El mantenimiento de la citada labor lo lograron con el establecimiento de seis estancias rurales productivas, en la zona rural de la región, las cuales se anexaron por medio del Camino Real jesuítico al Camino Real de las Estancias. A continuación, se describirán las Estancias Jesuíticas:

Estancias Jesuíticas

Cuadro: 18

Estancia	Fecha de Creación	Arquitectura	Lugar
La Manzana Jesuítica	Año 1599	Comprende la Iglesia de la Compañía de Jesús, la Capilla Domestica, la Residencia de los Padres, el antiguo Colegio Máximo de la Compañía y hoy es el Rectorado de la Universidad Nacional de Córdoba y el Colegio Nacional de Montserrat.	En Córdoba
Caroya	Año 1616	Posee la casa con su amplio patio, la Capilla, el perchel, el tajarar y restos del molino, de las acequias y quinta.	Colonia de Caroya



Jesús María	Año 1618	Conformado por la Iglesia, la residencia, la bodega, y restos del tajamar y el molino perchel. Es famoso porque producía un vino de muy alta calidad llamado “ <i>lagrimilla</i> ”. Todo lo referente a la ranchería y los cultivos desaparecieron.	Jesús María
Santa Catalina	Año 1622	Posee el mayor y mejor conjunto arquitectónico edificado, conformado por: la Iglesia con su fachada barroca, la residencia con los tres patios, el cementerio, los locales anexos, la huerta. En un área separada se encuentra el noviciado, la ranchería, el sistema hidráulico con el tajamar, y restos de los molinos, las acequias y los hornos.	Jesús María
Alta Gracia	Año 1643	Tiene la Iglesia, la residencia con dos patios y anexo varios locales, el obraje, el tajamar, el molino y el horno. Las rancherías, las chacras y quintas, los corrales desaparecieron.	Altagracia
La Candelaria	Año 1678	Tiene la Capilla, la residencia del padre, locales anexos, la ranchería, el obraje, los corrales y el sistema hidráulico conformado por el tajamar, las acequias y el molino.	Pampa de San Luis, en la serranía
San Ignacio	Año 1725	No quedan restos de esta estancia.	Santa Rosa de Calamuchita

El estudio del ámbito espacial y cartografía de esta Ruta se realizó mediante la Ficha Técnica: 01CA – 023 - VPL y la Ficha Técnica: 02AE – 023 - VPL, en el ANEXO A, páginas 105-106 de esta investigación. El análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH – 023 - VPL, en el ANEXO A, páginas 107-108 de esta tesis.



13. Análisis espacial, cartográfico e historiográfico del Itinerario Cultural

El rigor científico de esta investigación exige el análisis espacial, cartográfico e historiográfico de las Rutas y Caminos del *Itinerario Cultural* objeto de esta tesis doctoral. Para ello ha sido necesario la investigación in situ, con el objetivo de determinar la perspectiva cosmográfica y la descripción geopolítica de los territorios por donde se construyó y desarrolló esta gran red vial intercontinental e interoceánica.

Otro de las investigaciones utilizadas para el análisis planteado en este ítem, es la documental y bibliográfica, aprovechando la inmensa obra intelectual dejada por los viajeros y cartógrafos del Renacimiento y de la Edad Moderna. Una obra que excedió el campo de la geografía y abundó en detalles descriptivos, tanto de los espacios como de los aspectos corográficos.²⁷⁴

La revolución náutica y el comercio marítimo español de los siglos XVI al XVIII demandaron territorios para sus rutas comerciales y la exploración de las nuevas tierras, convirtiéndose en un verdadero motor de viajes de exploración y descubrimiento de la nueva historia. No hay que olvidar que, hasta el siglo XV, las rutas comerciales marítimas que comunicaban a Europa con Oriente, se desarrollaron en el Mar Mediterráneo, controlado por los venecianos, genoveses y aragoneses, y en el Océano Índico, controlado por los árabes. Pero, en la Aventura Atlántica, fue España y Portugal las pioneras.

Para recoger esta cosmografía y tener la comprensión del ámbito espacial y cartografía de cada Ruta y/o Camino se ha diseñado los modelos de Fichas Técnicas: 01CA, 02AE, cuyas aplicaciones, en cada Ruta o Camino, corren insertos en el ANEXO A, de esta investigación, los cuales se han citado en el estudio de cada ruta En cuanto, al análisis historiográfico está detallado en la Ficha Técnica: 03AH, en el ANEXO A, de esta tesis.

²⁷⁴ Los griegos fueron los primeros en prestar atención y desarrollar esta rama de la geografía. Sus elementos fundamentales son la descripción de la geografía de un lugar, prestando especial atención a las condiciones físicas del terreno, el paisaje que lo circunda, las condiciones climáticas y los detalles etnológicos y etnográficos de los habitantes. Este modelo tomó auge en el siglo XVI, donde los mapas se convirtieron en representaciones muy detalladas del medio donde se desarrollaba la actividad humana del Nuevo Mundo. No solo señalaron los accidentes geográficos, también ilustraron los medios ambientales, los contenidos espaciales, las diversas formas de vida y los aspectos diferenciales de las diferentes etnias indianas.

CAPÍTULO III

Marco jurídico de las fronteras de España y la defensa de su soberanía. Doctrina de mare clausum frente al mare liberum. Los Tratado y Convenios Internacionales sobre las Fronteras y el Territorio del Estado Español.



"Es la Milicia herencia de los Nobles: pues desde que se conoce el Arte de ella, ha estado vinculada á los más ilustres personajes. Si recurrimos á los primeros tiempos en que se descubren los fundamentos de este Arte, la hallamos cultivada de los Dioses, i Héroes de la Gentilidad. Los Gigantes monstruosos hijos de la tierra, intentaron desposeer del sagrado dominio del cielo á los Dioses. I declarando guerra al mismo Firmamento, pretendieron escalarle, uniendo para esto la horrorosa máquina de los más encumbrados montes. Sintieron los Dioses el assalto, é indignados de la Sacrilega temerosidad, les fue preciso valerse de su esfuerzo, i rebatir la guerra con la guerra: siendo en ella promiscuamente ia Capitanes, ia Soldados"

Vicente García de la Huerta

Biblioteca Militar Española, Madrid, 1760, págs. 1-2

1. Marco jurídico de las fronteras de España y la defensa de su soberanía

Desde Hispania a la España de la era de los descubrimientos, tanto el Estado como la legitimidad constitucional del mismo estuvieron sometidos a diversos procesos de ratificación. El matrimonio de Isabel I de Castilla y Fernando II de Aragón supuso un mismo norte y un estado unificado al estilo de las Naciones-Estado, bajo la administración superior única del *Consejo Real*.¹

Esta unificación en parte se logró, en lo referente a la política interior y exterior, en el ejército, en las órdenes militares, en la inquisición y en la hacienda; a excepción de los impuestos. Sin embargo, los dos reinos mantuvieron su independencia en todo lo referente a la administración, la moneda y las normas jurídicas de cada reino.

Haciendo un análisis de esta monarquía se concluye, que los *Reyes Católicos* introdujeron un estado moderno y absolutista, con parcelas de poder, con un gobierno organizado en torno a los Consejos y una división política del país en *Reales Audiencias*, siendo estos los órganos superiores de justicia. Con estas medidas lograron aplicar severas

¹ MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. (2007). *Diccionario de historia moderna de España: La administración*. Colección Fundamentos No.29. Ediciones AKAL, España, págs. 101-103.

El Consejo Real de Castilla fue fundado en el año 1385, sus competencias estuvieron descritas por las facultades jurisdiccionales y luego estuvieron insertas en un régimen plural de Consejos. Fue un órgano clave del Estado para la realización de todo lo concerniente a la función social de este, entre ellas la de asegurar las relaciones feudales, o señoriales de producción.



restricciones al poder de la nobleza. Mientras que a sus pueblos les mantuvieron sus tradiciones y sus *Fueros*. Este era el panorama constitucional que existía durante los descubrimientos y la conquista del *Nuevo Mundo*.

Por estas circunstancias, la organización administrativa de las nuevas conquistas de las “*Indias*”, se incorporó a la corona castellana a título de “*res nullius*”² o descubrimiento; “*legitimada*” por la donación papal, mediante las *Bulas Alejandrinas*,³ constituyéndose en un señorío ganado por los reyes castellanos porque el descubrimiento colombino era ajeno al reino de Aragón, debido a que la política de este último se volcaba al Mediterráneo, mientras que para la política atlántica de Castilla sí le era propio a este reino.

La reina Isabel “*la Católica*”, como excelente visionaria estadista, reforzó la pertenencia del señorío de las Indias a la Corona de Castilla, mediante su testamento a su sucesora, Juana *la loca*. Sin embargo, Fernando de Aragón retuvo la suya y finalmente fue el “*Consejo de Indias*”,⁴ el que asesoró al rey sobre las tierras descubiertas. De esa forma, el mencionado Consejo se convirtió en el máximo órgano administrativo de “*las dichas islas y tierra firme del mar Océano descubiertas y por descubrir*”,⁵ no dejando duda alguna sobre la calidad jurídica de las Indias frente a la Corona Castellana.

Pero muertos los *Reyes Católicos*, Carlos I de España, cuidando la línea sucesoria, mantuvo formalmente a su madre como reina, pasando a gobernar las nuevas tierras, en su carácter de señorío de las Indias, constituido este por diversos reinos, los cuales se convirtieron en bienes de realengo y propiedad pública de la monarquía, sobre los cuales

² En derecho, es una expresión latina que indica: “*cosa de nadie*” y pueden ser objeto de ocupación. A través de la misma, una persona puede adquirir su propiedad, simplemente apropiándose de la cosa, a través de su posesión y sin que tenga que mediar ningún plazo de tiempo.

³ *Las Bulas Alejandrinas*. Bulas papales: La primera “*Inter caetera*” o de participación, de 3 de mayo de 1493. La “*Eximiae Devotionis*” también del 3 de mayo de 1493 -realmente extendida el 2 de julio del mismo año-. La segunda “*Intercaetera*”, de fecha: 4 de mayo de 1493 –extendida el 28 de junio de ese año-. La “*Dudum Siquedem*” de fecha 26 de septiembre de 1493.

⁴ El “*Consejo de Indias*” era Supremo y Real: no tenía, salvo el rey, a nadie por encima.

⁵ Codicilo de Isabel *la Católica* de 23 de noviembre de 1504, donde reconoce el esfuerzo y colaboración de Fernando de Aragón –su esposo- para recuperar Granada y la obtención de las Indias.



tuvo un dominio primordial, radical, originario o eminente, de derecho público, sin matices civiles.

De ahí que, para finales del siglo XVII, ya asumida la concepción sobre la personalidad jurídica-territorial de las Indias, se refieran a ellas como “*Reinos de Indias*”, siendo esta la expresión habitual hallada en la *Recopilación de leyes de los Reinos de Indias*;⁶ en paralelo, los reyes hacían uso legítimo de su titularidad como “*Reyes de España e Indias*”, como se evidencia en las monedas: *Hispaniarum et Indiarum rex*.

Se observa, que desde sus inicios la juridicidad indiana o *Derecho Indiano* objetivo y su puesta en práctica, en las diversas sociedades del Imperio Español en sus posesiones en ultramar esta entretejida por el Derecho, la práctica jurídica y las relaciones Iglesia-Estado en la Indias. Así vemos que la legislación de ese momento histórico es una mezcla de elementos políticos y religiosos y desde la óptica de la Corona Española, como escriben Alberto de la Hera y Rosa María Martínez de Codes, se va a dar “la formulación de una nueva concepción teológico-religiosa del Estado, plasmada en la idea de Estado-misión”; De ahí que la concepción del “Estado como empresa misional”.⁷

⁶ Consultada la página web oficial de Fondos Digitales de la Universidad de Sevilla, en fecha 26 de octubre del 2013 y 12 de agosto del 2014 <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/752/14/recopilacion-de-leyes-de-los-reynos-de-las-indias/>

⁷ DE LA HERA, Alberto y MARTÍNEZ DE CODES, Rosa María. (1987). “*La Iglesia en el Ordenamiento Jurídico de la Leyes de Indias*” en *Recopilación de los Reinos de las Indias*. Estudios Histórico-Jurídicos. Coordinación de Francisco de Icaza Dufour. Editado: Escuela Libre de Derecho y Miguel Ángel Porrúa. México, págs. 104-105.



2. Tratados internacionales sobre las fronteras de España en el siglo XV

La ruta del Atlántico era un objetivo a lograr para los *exploradores*, los *adelantados* y muy específicamente, para los reinos que cifraban sus esperanzas y fines lucrativos en hallar el paso a la *India*. Las tensiones en el siglo XV fueron de mal a peor, ya que se recrudecieron las rivalidades por el Atlántico y los descubrimientos giraron alrededor de España y Portugal, agravándose con los conflictos sucesorios.

Los diversos descubrimientos de Portugal, fueron consensuados por el Papa, quien otorgó la exclusividad de los descubrimientos del Atlántico, concediéndole el derecho al rey Alfonso de Portugal de conquistar las tierras en manos de los moros. Pero el mayor agravante fue cuando se involucraron en las demandas a las islas Canarias, ocupadas por los reyes de Castilla. Ante tales disputas, se requirieron soluciones mediante convenios internacionales, que desembocó en la firma del *Tratado de Alcáçovas*, el cual está detallado en la página 358, de este Capítulo III.

El siglo XV, sus mediados y postrimerías, estuvieron plagados de sucesos relevantes, en cuanto al ejercicio del *Derecho Internacional*, su aplicación en el tema de “*fronteras*” y la delimitación de las mismas. Los países que mayor estancia tuvieron en escena fueron España y Portugal, sin obviar los otros reinos.

A finales del siglo XV y a causa de los grandes descubrimientos, recrudeció la fase de la *regulación jurídica del mar*; y con ello, los primeros grandes ensayos que pretendieron atribuir al “*mar océano*” una determinada naturaleza. Dando así los primeros pasos en la elaboración de un conjunto de normas, con vocación de leyes universales, para poder encuadrar al “*Mar*”, en su naturaleza geopolítica y sus distintas divisiones ideales dentro de un plexo normativo.

Ante la novedad del hallazgo de un Nuevo Mundo, más allá de la “*mar océano*”, se hizo necesario determinar la posesión de las nuevas tierras y con ellas los límites intercontinentales. Como respuesta el Papa Alejandro VI, mediante la Bula del año 1493 realizó la llamada “*partición del mundo*”; las cuales están detalladas en el presente Capítulo en la página 362-368.



Mapa: 5

PLANISFERIO DE CANTINO O MAPA DE CANTINO – AÑO 1502

Muestra los descubrimientos logrados por Portugal, en el siglo XV. Igualmente muestra el meridiano designado en el Tratado de Alcáçovas. Fue llevado a Italia por Alberto Cantino. Lleva una inscripción que dice: *Carta da navigar per le Isole nouam tr [ovate] in le parte de l'India: dono Alberto Cantino al S. Duca Hercole.*

Autor: el cartógrafo que lo realizó es anónimo, de origen portugués.

Fuente: El planisferio de Cantino se encuentra en la Biblioteca Estense Universitaria, Módena, Italia desde 1868.



3. La guerra civil castellana y el enfrentamiento con Portugal

Este conflicto bélico que afligió al reino de Castilla, entre los años 1475 y 1479, tuvo sus raíces en la actitud rebelde de la *Liga nobiliaria castellana*.⁸ Quienes utilizaron a príncipe Alfonso como el abanderado del proyecto de la Monarquía, basados en la cuestión hereditaria y así enfrentar a el rey Enrique IV y sus pretensiones de sostener la herencia de Juana al trono. Estos actos rebeldes tuvieron su mayor semblanza, en Ávila, el 5 de junio de 1465, donde fue depuesto Enrique IV en una ceremonia conocida como *farsa de Ávila*.

El príncipe Alfonso, ya proclamado rey, fundamento su elevación, argumentando el hecho de que Juana no era hija única del Rey Enrique IV y de su segunda esposa Juana de Portugal,⁹ paralelamente Alfonso Carrillo en representación de la nobleza, no negaba la paternidad regia y sostenía que la ilegitimidad de Juana se debía a la ilegitimidad del matrimonio de sus padres. La controversia se definió en los mejores términos con la derrota de la *Liga nobiliaria castellana*, en Olmedo, el 19 de agosto de 1467, pero la constante debilidad de Enrique IV de negociar con los vencidos abrió una nueva brecha a la controversia con reclamo de la reina Juana como rehén en garantía, la cual fue depositada en Alaejos bajo la custodia de un sobrino del arzobispo.

La propuesta de paz se fundamentó en el reconocimiento de Enrique IV y el del príncipe Alfonso como heredero, basado en el matrimonio de este último con Juana. Pero todo se rompió inesperadamente con el fallecimiento del príncipe Alfonso, el 5 de julio de 1468. De esta forma, la herencia recaía en Isabel, quien no dudó por un instante y a tenor de lo dispuesto en el testamento de su padre, comenzó a titularse heredera y ordenó proseguir las negociaciones para el restablecimiento de la paz en el reino.

Ante este panorama de rivalidades, se debió iniciar el camino de la diplomacia. Es así, como las primeras conversaciones de paz se dieron lugar en el castillo de Alcántara,

⁸ ÁLVAREZ PALENZUELA, Vicente Ángel (2006). *La guerra civil castellana y el enfrentamiento con Portugal (1475-1479)*. Editorial: Universidad Autónoma de Madrid. Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Madrid.

Consultada la página web oficial de la biblioteca virtual Miguel de Cervantes, el 23 de agosto del 2013: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcxh020> y la <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-guerra-civil-castellana-y-el-enfrentamiento-con-portugal-14751479-0/html/>

⁹ *Ibidem*.



entre los días 20 y 22 de marzo del año 1479. La reunión fue celebrada entre la reina Isabel y su tía la infanta Beatriz de Braganza. Como era de esperarse los acuerdos no se dieron de inmediato, seguido por el silencio del reino de Portugal.

Las especulaciones diplomáticas por fin fueron allanadas, con el ingreso público al monasterio de *Juana de Castilla*,¹⁰ apodada *la Beltraneja*. Es así como se inició el convenio final para firmar el *Tratado de Alcáçovas*, el cual fue firmado el 4 de septiembre de 1479,¹¹ entre las partes involucradas: por una parte, Isabel y *Fernando*, reyes de Castilla y de Aragón respectivamente y por la otra el rey *Alfonso V* por el Reino de Portugal.

Sellada la paz que puso fin a la Guerra de Sucesión Castellana y con ella el fin de la beligerancia, también pactaron las políticas de proyección exterior en relación al dominio del Océano Atlántico y de las costas de África, en un reparto donde Portugal obtuvo el reconocimiento de su dominio y posesión sobre las islas de Madeira, las islas Azores, Cabo Verde, Guinea y en general, mientras que la Corona de Castilla recibió las Islas Canarias.

Todo el *Tratado* fue definido en cuatro acuerdos fundamentales que comprendieron:

1. Todo lo referente al reparto de las zonas de influencias en el Atlántico. Esta parte es la que se considera como el *Tratado de Alcáçovas*.
2. El destino de la reina / la princesa Juana en caso de abandonar el convento.
3. El Contrato matrimonial entre el heredero portugués, el Príncipe Alfonso, y la primogénita de los *Reyes Católicos*, la infanta Isabel. Este documento se le conoce como las *Tercerías de Moura*.
4. Se les concedió el perdón a los castellanos seguidores de la causa juanista.

¹⁰ Ibídem.

¹¹ *Bula Papal Aeterni regis*: En el año 1481, el Papa Sixto IV refrendó el Tratado de Alcáçovas.



3.1. Tratado de Alcáçovas

Este *Tratado* fue un conjunto de cuatro tratados. Fue firmado el 04 de septiembre del año 1479; entre los Reyes Católicos, en representación de los reinos de Castilla y Aragón y, por el reino de Portugal: el Rey Alfonso V y su hijo el príncipe Juan de Portugal. El cual tuvo como objeto, regular las posesiones coloniales. Las causas a la vista histórica fueron las siguientes:

1. La situación crítica por el derecho de *Sucesión Castellana*,¹² a raíz de la muerte del rey de Castilla *Enrique IV*, en el año 1474. Las cuales desembocaron en hostilidades que llevaron, en 1475, a la confrontación por tierra en la Meseta Norte castellana, en una guerra civil de contornos internacionales. Fue en la segunda *Batalla de Toro*,¹³ donde se definió políticamente a favor del bando isabelino; para una mejor comprensión de este apartado, se ha hecho un análisis en *La guerra civil castellana y el enfrentamiento con Portugal*, en la página 356 de este Capítulo.
2. El panorama de la ruta Atlántica como la gran atracción, tanto para exploradores, como para los reinos en busca de grandes activos y lucrativos fines en la búsqueda de una mejor ruta para la India.
3. El aporte de “*los descubrimientos*” de nuevas tierras, con excelentes posibilidades mineras y la posesión territorial, motivó la rivalidad ya existente entre Portugal y España, cuyos deseos de expansión y posesión estuvieron presentes en cada una de sus acciones.

¹² ÁLVAREZ PALENZUELA, Vicente Ángel. (2006). *La guerra civil castellana y el enfrentamiento con Portugal (1475-1479)*. Universidad Autónoma de Madrid. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Alicante.

Consultada la página web oficial de la Biblioteca Cervantes, en fecha: 22 mayo y el 13 de agosto de 2013: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcxh020> y <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-guerra-civil-castellana-y-el-enfrentamiento-con-portugal-14751479-0/html/>

¹³ Ibídem.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. (monografía histórica 2007). *La batalla de Toro (1476)*. Datos y documentos para su monografía histórica. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

Consultada la página web oficial de la Biblioteca Cervantes, en fecha: 22 mayo y el 13 de agosto de 2013: <http://www.cervantesvirtual.com/obra/la-batalla-de-toro-1476-datos-y-documentos-para-su-monografia-historica-0/>



4. La continuación del conflicto en aguas marinas Atlánticas, se convirtió en una compulsiva guerra naval entre las flotas castellana y portuguesa, sumándose la constante competencia por las riquezas de Guinea y su traslado a tierra. Esta controversia se puede calificar de muy importante, porque no solo era el control sobre los territorios, sino también las minas de oro y los esclavos.
5. La querella entre los dos reinos se planteó, especialmente por las islas Canarias, ya que, los navegantes portugueses siguieron incursionando en las islas de Lanzarote, Hierro y Fuerteventura, donde capturaban esclavos.
6. El tratado de paz firmado en el año 1431 entre los reyes *Juan I de Portugal* y *Juan II de castilla*, fue violado reiteradamente. Esto trajo consigo el que la disputa sobre la posesión de las prenombradas islas se presentara en el *Concilio de Basilea* en el año 1449. Pese a las resultas de las consultas elevadas ante el *Papa Nicolás V* y consensuadas por este, al ceder por medio de *bulas papales pontificias*,¹⁴ el derecho de conquistar tierras, al rey Alfonso de Portugal.

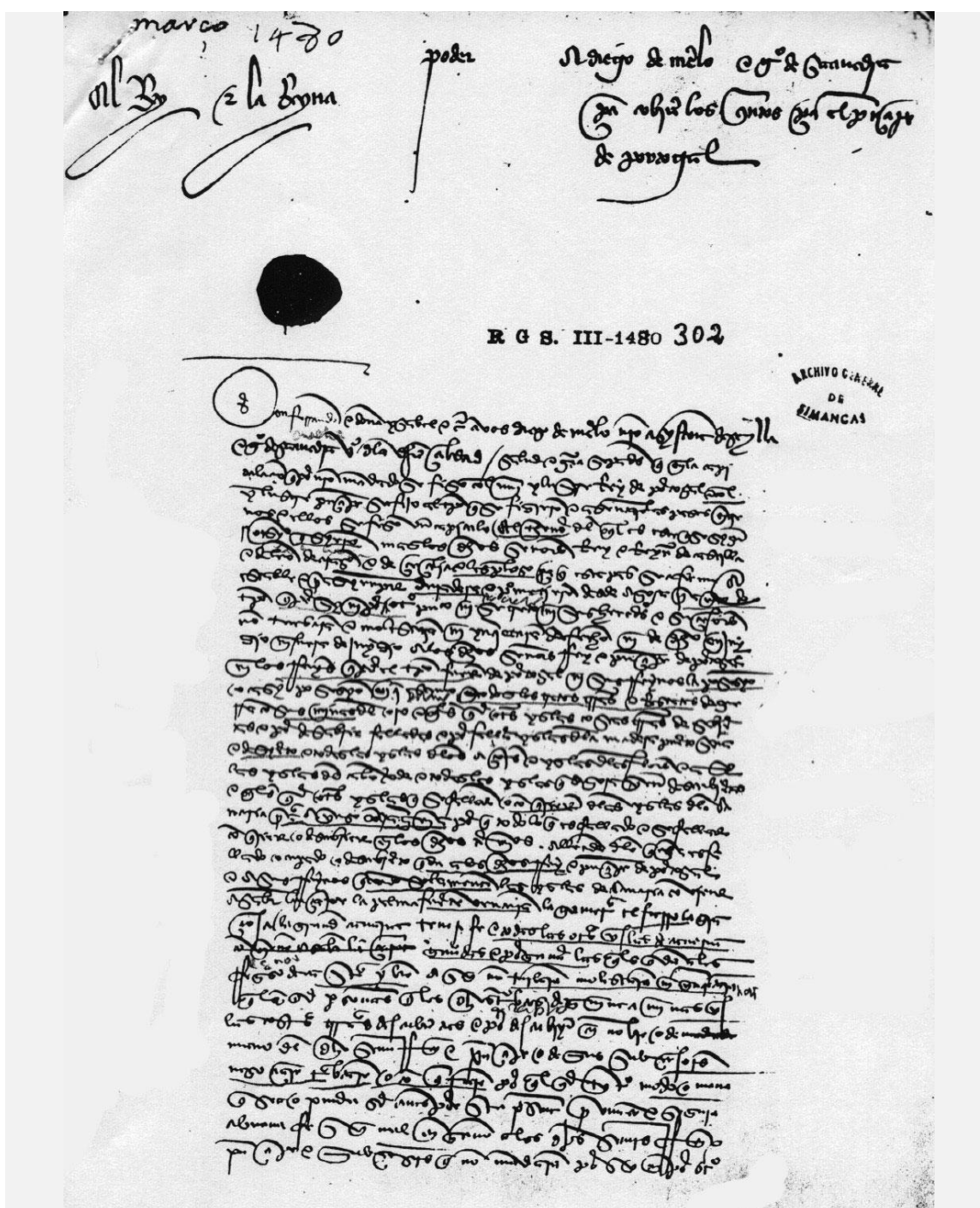
La firma del “*Tratado*” trajo como consecuencia la reclusión obligada de la *Infanta Juana la Beltraneja*, en un convento de Coímbra, del cual salió al cabo de unos años más tarde y se estableció en Lisboa, haciéndose llamar reina de Castilla, hasta su muerte. De esa forma puso punto final a la guerra de sucesión por el trono de Castilla, entre *Isabel La Católica* y *Juana la Beltraneja*, provocada tras la muerte del rey Enrique IV; seguido de la repartición de los derechos de navegación y conquista del Atlántico.

¹⁴ PÉREZ COLLADOS, José Manuel. (1993). *En torno a las Bulas Alejandrinas: Las Bulas y el Derecho Censuario Pontificio*. Anuario Mexicano de Historia del Derecho, Volumen V. Instituto de Investigaciones Jurídicas, México.

Bula Papal Rex regum: En el año 1443, el Papa Eugenio IV tomó una posición neutral entre Castilla y Portugal en lo referente a los derechos de posesión sobre África.

Bula Papal Romanus pontifex: En el año 1455, el Papa Nicolás V le concedió al rey Alfonso de Portugal la conquista de las tierras que estaban en manos de los paganos y/o moros. También le concedió, al reino de Portugal, la reserva de las tierras descubiertas más allá del Cabo Bojador y Nam, incluyendo el centro y sur de África.

Bula Papal Inter Caetera: En el año 1456, el Papa Calixto III ratificó el monopolio comercial portugués y otorgó la autoridad eclesiástica a la *Orden de Cristo portuguesa* sobre esos mismos territorios. Aunado a lo anterior, el Papa le concedió a Portugal la exclusividad de los descubrimientos del Atlántico. Todo en perjuicio del reino de Castilla.



Documento: 3

PREGÓN DEL TRATADO DE ALCÁÇOVAS - TOLEDO

Pregón del Tratado en Sevilla, con fecha 14 de marzo de 1480. Primera página. Este Tratado fue firmado el 04 de septiembre del año 1479, El objetivo logrado fue: poner fin a la Guerra de Sucesión de Castilla, con una destacada victoria en tierra de los Reyes Católicos, mientras que la victoria en el mar fue para Portugal.

Fuente: Documento Público Conservado en el Archivo General de Simancas (R.G.S.) España. Signatura RGS III-1480 302.



Igualmente, la distribución de las Islas Canarias para el reino de Castilla, mientras que las Islas Madeira, Porto Santo, las Azores y las de Cabo Verde fueron para Portugal. Con esta repartición también se otorgó a la Corona portuguesa los derechos de conquista del reino de Fez y los de navegación al sur del paralelo de las Islas Canarias.



4. El Derecho Censuario Pontificio del Atlántico

La influencia de la Iglesia Católica y en especial la autoridad del Papa, en los asuntos políticos, fue consecuente y pertinaz, siempre asumiendo la misión simbólica de ser la unificación del nuevo imperio de la cristiandad. En el siglo XIII, se evidenció el ideal político europeo como el de “*república cristiana*”, y con el paso de los siguientes años, tal como lo enuncia José María Pérez Collados: “*adquiría una conflictiva naturaleza bifronte: el Papa y el Emperador*”.¹⁵

La subordinación de los imperios al papado, en especial el español, fueron muy marcados, deducción lógica que se obtiene de las *Bulas Papales*, que dirimieron los asuntos contenciosos sobre la materia de posesión territorial, legitimación de la autonomía política de los reinos y las fronteras entre ellos. Se puede afirmar que la última instancia a recurrir en los temas de *Derecho Internacional*, era ante *Dios*. El *Pontífice* se constituía en el árbitro imparcial y con competencia, para fallar a favor o en contra de la causa en litigio, definiendo así los límites al arbitrio del príncipe.

Es a causa de esta misión de arbitraje soberano, que la institución del papado, a través de los diferentes papas, constituyó un ordenamiento canónico conocido con el nombre de “*Derecho Censuario Pontificio*”. El cual, como lo explica Pérez Collados: “*estaría llamado a regular el reparto de influencias políticas en áreas geográficas concretas entre varios Estados y, en concreto, el reparto de las fuerzas políticas de castillas y Portugal en el Atlántico, que estaba jalonando de intervenciones papales*”.¹⁶

En el análisis historiográfico del *Derecho Censuario Pontificio del Atlántico*, se evidencia un proceso de principios y directrices, basado en las potestades del “*arbitraje celeste*” de los papas romanos, sin limitación alguna, ya que su poder se consideraba plenipotenciario dando paso a la formación del derecho canónico clásico.

¹⁵ PÉREZ COLLADOS, José Manuel. (1993). *En torno a las Bulas Alejandrinas: Las Bulas y el Derecho Censuario Pontificio*. Anuario Mexicano de Historia del Derecho, Volumen V. Instituto de Investigaciones Jurídicas, México.

¹⁶ *Ibidem*.



4.1. Bulas Alejandrinas

Llegó el momento del descubrimiento y con él una nueva situación querellante; Roma, para ese momento, contaba con una gran jurisprudencia, generadas por espacio de dos siglos y concretada por la serie de bulas papales, cuya finalidad había sido el reparto geopolítico del Atlántico, entre las coronas de Portugal y Castilla. Este fue el panorama con el cual se vio enfrentado el *Papa Alejandro VI*, cuando le fue solicitada su mediación, por los reyes católicos y el rey Juan II de Portugal, ante el hallazgo de nuevas tierras en el mar océano.

El conflicto se planteó porque Castilla se había extralimitado de su ámbito de las islas canarias y Portugal había elevado la querella en demanda de un arbitraje que resolviera el nuevo conflicto en cuestión. Como es sabido, la cancillería castellana tomó ventaja sobre la portuguesa y logró el consenso para que se le otorgara la administración política de las recién descubiertas, *nuevas “islas canarias”*; en una interpretación del viaje colombino, un tanto manipulado por medio de la “*Carta de Santangel*”¹⁷ para cuidar de no socavar la *tradición censuaria pontificia*.

La posesión sobre los nuevos territorios, por parte de Castilla, fue otorgada por el Papa Alejandro VI mediante varias bulas papales. Iniciamos con la Bula Breve “*Inter caetera*” o de participación, del 3 de mayo de 1493, por la cual, los reyes de Castilla recibieron en donación las islas y tierras descubiertas y por descubrir hacia occidente, de esa forma se concedió al Estado castellano, la jurisdicción absoluta sobre las *Indias*: tal como se describe de la transcripción parcial del texto papal a continuación: “... *a vos y vuestros herederos los reyes de Castilla y León, perpetuamente, por la autoridad apostólica, a tenor de la presente, donamos, concedemos y asignamos, y a vos y vuestros herederos mencionados investimos de ellas... señores con plena, libre y omnímoda potestad, autoridad y jurisdicción...*”

¹⁷ La “*Carta de Santangel*” fue publicada en Roma en el año de 1493 bajo el título “*De insulis indiae supra gangem nuper inventis*”.

ARRANZ MÁRQUEZ, Luis. (2006). *Cristóbal Colón: misterio y grandeza*, Editorial: Marcial Pons, Ediciones de Historia, Colección: Memorias y Biografías. Madrid, págs. 239-241.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. (1825). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Tomo I, Imprenta Real, Madrid, págs. 167-174 (o 332-340)



Pero esta concesión vino supeditada a la condición de que el Estado castellano tomara como su misión la evangelización de las tierras recién descubiertas y las futuras por descubrir, como se desprende del siguiente texto: “... *para que este nombre de nuestro Salvador sea introducido en aquellas partes...*”.

La Bula menor “*Intercaetera*”,¹⁸ pese a estar con fecha: 4 de mayo de 1493, se cree que realmente fue extendida el 28 de junio de ese año. Aquí el papa repartió el planeta en dos mitades, estableciendo una línea imaginaria, de polo a polo, ubicada a *cien leguas marinas* al oeste de las islas de *Cabo Verde* y al sur de las Azores; determinando que, todas las tierras y posesiones que se encontrasen al Oeste de dicha línea pertenecían a España; mientras que todas las halladas al Este, serían posesiones de Portugal.

La Bula “*Eximiae Devotionis*”¹⁹ también del 3 de mayo de 1493, pero realmente extendida el 2 de julio del mismo año. Con esta bula el papa concedió a los reyes de Castilla los mismos derechos y privilegios, que en el pasado le había otorgado a Portugal para sus colonias de Guinea y Mina de Oro. Esta deducción se obtiene del párrafo de la Bula siguiente:

“de tal manera que podáis y debáis poseerlas y gozarlas libre y lícitamente en todo y por todo, tal como si todo ello a vosotros y a vuestros herederos y sucesores citados especialmente les fuese concedido por la autoridad apostólica...”.

La Bula “*Dudum Siquedem*”²⁰ de fecha 26 de septiembre de 1493, mediante la cual se concede a los castellanos el dominio de todas las tierras, que estén en la India o al este, el sur y el oeste de ella, haciendo la salvedad sobre que estas no estuvieran bajo el dominio de un príncipe cristiano y con la obligación de evangelizarlas.

¹⁸ Ibídem.

¹⁹ Ibídem.

²⁰ Ibídem.



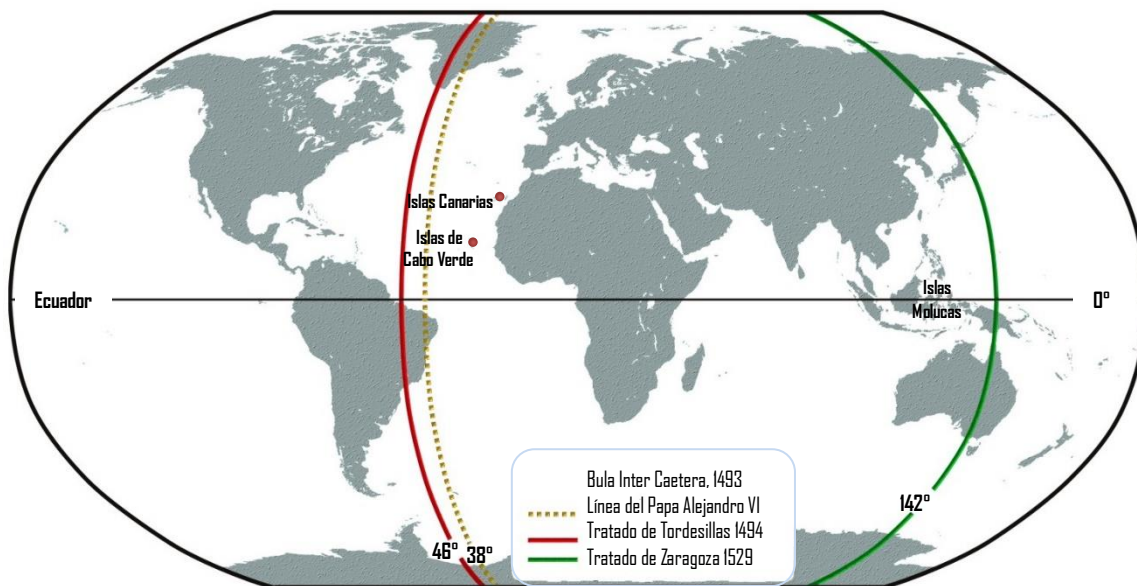
Bulas Alejandrinas

Cuadro: 19

Bula Papal	Papa	Fecha de promulgación	Decisión
Bula Papal: <i>Gaudeamus et exultamus</i>	Benedicto XII	30 de abril de 1341	Se prestaba apoyo al proyecto bélico anti-musulmán de Portugal, en las costas de África, con privilegios de cruzada y el diezmo de todas las rentas eclesiásticas del reino por dos años.
Bula Papal: <i>Tue devotionis sinceritas</i>	Clemente VI	28 de noviembre de 1344	Habilitó la presencia castellana en el Atlántico. Las islas Canarias fueron convertidas en un principado feudatario de la santa sede. Luis de la Cerda accedió a la posesión hereditaria de las islas, rindiendo homenaje a la Santa Sede y un pago anual de un censo de cuatrocientos florines de oro.
Bula Papal: <i>Sane charissimus</i>	Martin V	04 de abril de 1418	El Papa concedió al monarca portugués Juan I todos los privilegios de cruzada a las expediciones marítimas próximas a realizar por Portugal, igualmente, exhortó a la Cristiandad a dar apoyo a las luchas lusitanas contra los moros y en pro de la expansión de la fe.
Bula Papal: <i>Dudum cum ad nos</i>	Eugenio IV	31 de julio de 1436	Solucionó el primer conflicto entre Castilla y Portugal a causa de las Islas Canarias, ya que el rey Duarte pretendió tener posesión sobre estas islas para facilitar la realización de escalas mayores en sus exploraciones, pero el rey Juan II de Castilla, con conocimiento de la causa, presionó al santo solio y obtuvo el derecho exclusivo sobre las prenombradas islas.
Bula Papal: <i>Rex Regum</i>	Eugenio IV	05 de enero de 1443	Reconocimiento implícito de la posesión de Ceuta por parte de Portugal.



			Igualmente, de todas las tierras que el rey Juan I de Portugal pueda conquistar, en colaboración con los demás príncipes cristianos.
Bula Papal: <i>Romanus pontifex</i>	Nicolás V	08 de enero de 1455	<p>Se reconoció a Ceuta como ciudad y su mezquita convertida en catedral.</p> <p>Concedió a Portugal todas las ventajas y facilitó la expansión atlántico-africana y prohibió a los castellanos la navegación por aquellos mares.</p> <p>El rey de Portugal consiguió todo el control sobre los territorios desde los Cabos de Bajador y Nan, hasta la orilla meridional a través de Guinea.</p> <p>La Orden de Cristo portuguesa obtuvo la autoridad eclesiástica en los territorios antes mencionados.</p>
Bula Papal: <i>Inter Caetera</i>	Calixto III	13 de marzo de 1456	<p>Solicitada por el rey Alfonso V de Portugal y por el infante Enrique el Navegante, este último fue el Gran Maestre de la Orden de Cristo.</p> <p>Con esta bula el papa ratificó la validez de la anterior, la Romanus pontifex.</p> <p>Concedió a Portugal el monopolio de la navegación y todos los descubrimientos a partir del sur de las islas Canarias</p>
Bula Papal: <i>Aeterni regis</i>	Sixto IV	22 de junio de 1481	<p>Esta bula está relacionada con lo establecido en los Capítulos VIII, IX y X del Tratado de Alcáçovas.</p> <p>Ratificó la posesión de Castilla sobre las islas Canarias ganadas y por ganar.</p> <p>Portugal quedó en posesión de todas las islas que tiene descubiertas</p>



Mapa: 6

MAPA DE LOS LIMITES COLONIALES, DEMARCADOS ENTRE CASTILLA Y PORTUGAL

Siglos XVI y XVII

Las Bulas Alejandrinas: Bulas papales: La primera “*Inter caetera*” o de participación, de 3 de mayo de 1493.

La “*Eximiae Devotionis*”: también del 3 de mayo de 1493 -realmente extendida el 2 de julio del mismo año-.

La segunda “*Intercaetera*”: de fecha: 4 de mayo de 1493 –extendida el 28 de junio de ese año-.

La “*Dudum Siquedem*”: de fecha 26 de septiembre de 1493.

Fuente: El modelo del mapa fue consultado en el artículo sobre: *Bula Inter Caetera de 1493*, 1985, pág. 19 y la recreación de Lencer / fecha: diciembre de 2007. Consultada página web [wikimedia.org](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Espa%C3%B1a_y_Portugal.png), en fecha 13 de julio del 2012: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Espa%C3%B1a_y_Portugal.png

La Bula “*Pitis Fideiun*”²¹ de fecha 25 de junio de 1493, pero antedatada al 03 de mayo del mismo año, con la cual se ordenó el envío de la primera misión evangelizadora a cargo de Bernardo Boyl a las Indias.

²¹ Ibídem.



En el marco de la investigación, sobre las futuras influencias de las *Bulas Alejandrinas* en el *Derecho Indiano*, cabe destacar lo dicho por el Dr. Abogado. Zorraquín Becú:

*“Podemos sostener que el Derecho elaborado progresivamente para las Indias deriva en sus instituciones fundamentales de las bulas alejandrinas, como la semilla bien plantada da vida al árbol frondoso y corpulento”.*²²

Zorraquín Becú, página 808.

Siguiendo lo planteado por el Dr. Zorraquín Becú se observa que el jurista e historiador detalló varios aspectos como muy importantes en el análisis crítico-jurídico²³ de las bulas y que se interpretan como:

1. No se trató de una donación simple de islas y tierras, siendo esta consideración frecuentemente dada a las bulas de Alejandro VI, realmente y explícitamente fue la creación de una institución de un régimen político especializado para esas geografías apenas conocidas, dándole un *status internacional propio*.
2. Se creó un espacio marítimo vedado al resto de las naciones con el otorgamiento de la exclusividad de la navegación y del comercio, aunado a ello se confirió, a ese señorío, una autoridad absoluta, creándose así la monarquía indiana.
3. Desde ese mismo momento se donó y asignó a los Reyes Católicos y, a sus sucesores todos los territorios ubicados en occidente; estableciéndose el régimen de sucesión que se mantuvo hasta el final de la dominación hispánica.

²² ZORRAQUIN BECÚ, Ricardo. (1976). *Las bases fundamentales del derecho indiano*, Revista de la Facultad de Derecho de México. IV Congreso Internacional de Historia de Derecho Indiano, Número 10-102, enero – junio, México, pág. 808.

Consultada la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, en fecha: 15 de mayo 2013: <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/indice.htm?r=facdermx&n=101>

²³ *Ibíd*em, págs. 809 y 811



5. Tratados de Tordesillas

Los precedentes a este “*Tratado*” fueron múltiples y diversos, de los cuales dos acontecimientos extraordinarios fueron los que dieron lugar al *Tratado de Tordesillas*. También influyeron en la transformación radical de la visión de la *Mar-Océano* y provocaron el cambio de la definición, que se tenía del mundo moderno, hasta ese momento de finales del siglo XV. Estos acontecimientos son bien conocidos y se enumeran a continuación:

Primero: el Descubrimiento de América, en el año 1492, por Cristóbal Colón, quien estaba bajo el servicio de los Reyes Católicos.

Segundo: el descubrimiento de la ruta marítima a la India, en el año 1498, por Vasco de Gama, el cual servía a la Corona portuguesa.

Estos dos acontecimientos, dieron lugar a la apertura hacia occidente y hacia oriente, dando origen al génesis de una nueva política con carácter planetario. En consecuencia, se dio lugar a la expansión y al desarrollo, tanto en las relaciones diplomáticas como el “*iuris causa*” del derecho internacional, ya que el mapa político, cultural y de civilizaciones del planeta se transformó, exigiendo nuevas posturas y conceptos geopolíticos.

Retomando el *Tratado de Tordesillas*, entre Castilla y Portugal, firmado el 7 de junio de 1494, en la villa de Tordesillas, se observa que, aquella línea imaginaria trazada con anterioridad, fue desplazada *trecientas setenta leguas* al oeste de las islas de *Cabo Verde* y de polo a polo. De esa forma el océano Atlántico quedó dividido en dos, el hemisferio oriental para la Corona de Portugal y el hemisferio occidental para la Corona de Castilla. Postulándose por primera vez, una frontera que dividió tanto el mar como a la tierra, convirtiéndose en la gran novedad de ser un *Tratado global*.²⁴

²⁴ Consultada la página web oficial de Blogs ABC, *Espejo de Navegantes*. *Los mapas auténticos del Tratado de Tordesillas*. en fecha: 20 de abril del 2014.: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2014/04/19/los-mapas-autenticos-del-tratado-de-tordesillas/>



Mapa: 8

MAPA DEL MUNDO – SEVILLA, AÑO 1529

En el año 1527 realizó el Padrón Real a partir del cual se hicieron las cartas de navegación usadas por los barcos españoles en ese tiempo histórico. Por esta razón fue considerado el primer mapa científico del mundo.

Autor: el cartógrafo Diego Ribero. fue un cartógrafo y cosmógrafo de origen portugués, pero al servicio de la Corona española. En el año de 1524, integró la delegación española de la Conferencia de Badajoz que tuvo como objetivo resolver la disputa entre España y Portugal sobre las islas Filipinas y su ubicación geográfica en la división hemisférica acordada en el *Tratado de Tordesillas*.

Fuente: Biblioteca Nacional de Australia. Consultada la página web de la Colección Digital de Mapas de la Biblioteca, el 20 de abril 2014 <http://catalogue.nla.gov.au/Record/714006>

Estas determinaciones papales en cuestión de fronteras Atlánticas, desencadenaron la reacción de los ingleses, la cual se materializó en el desconocimiento de las concesiones y la demarcación de dichas posesiones. Para la comprensión de su posición, se observa que, en su pragmatismo geopolítico referente a fronteras, incluyendo las marítimas y la posesión territorial, mantenían una doctrina sobre que, el título jurídico que daba derecho sobre las tierras era el descubrimiento.

En una primera etapa, Inglaterra sostuvo que sólo el descubrimiento de tierras daba el derecho sobre las mismas. Pero dada las circunstancias, evolucionaron en el “*iuris*



tantum” en los postulados de esta *regulación jurídica del mar* e indicaron que el título se convalidaba con la posesión simbólica. Para terminar de dar forma a esta doctrina regulatoria, consideraron la ocupación, como la dominación efectiva y la notificación de ésta ante las demás potencias, como el único título válido.

Ante lo anterior descrito y en el análisis cualitativo del *Tratado de Tordesillas*, surge una pregunta retórica sobre si este “*Tratado*” planteó ¿Otro modelo de frontera? La respuesta es sí, ya que la definición de la citada frontera se realizó bajo el umbral de la diplomacia y el rigor del buen saber de los cartógrafos y cosmógrafos españoles y portugueses que dieron su asesoramiento técnico sobre la definición y delimitación de la *frontera meridional Atlántica*. De ahí que, el mencionado *Tratado de Tordesillas* sea considerado como el primer tratado moderno de la historia europea.

Referente a este análisis se tiene la opinión muy valedera del Dr. *Hermenegildo Fernández*, profesor del Centro de Historia de la Facultad de Letras de la Universidad de Lisboa, en su entrevista dada al blog de ABC, expresando que: “*Este tratado es global, su característica más destacada, e individualizador, puede alcanzar potencialmente el mundo. Pero a pesar de ser global se realiza con una arquitectura mental que son del mundo anterior, que no era global*”, en su interpretación agregó: “*Hay un concepto central que es el de repartir el espacio a conquistar. El espacio exterior es de conquista y hay noción de que dos reinos pueden cogerlo y dividirlo entre sí*”.²⁵

²⁵ Entrevista dada por el Dr. *Hermenegildo Fernández*, profesor del Centro de Historia de la Facultad de Letras de la Universidad de Lisboa a Blogs ABC, Espejo de Navegantes, artículo: “*Los mapas auténticos del Tratado de Tordesillas*”. Consultada la página web oficial de Blogs ABC, *Espejo de Navegantes. Los mapas auténticos del Tratado de Tordesillas*. Publicado por Andrea Zucas, en fecha: 19 de abril del 2014: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2014/04/19/los-mapas-autenticos-del-tratado-de-tordesillas/>



6. Tratado de paz de Cateau-Cambrésis

Las constantes luchas monárquicas y el desgaste de las economías en el continente europeo, han llenado múltiples páginas de la historia del Renacimiento y la Edad Moderna, una de ellas fue la conflictiva guerra, durante cuarenta años, entre los Valois y los Habsburgo. Sus antecedentes se encuentran en las rivalidades nacidas entre el rey *Francisco I* de Francia y *Carlos V* de España, en el año 1519 y heredadas por sus respectivos hijos: *Enrique II* y *Felipe II*. Ver oleo 33 en Apéndice I, página: 1116.

Finalizando la década del año 1550, ya no era posible sostener las tensiones crecientes entre la población de la Europa occidental, provocadas por las guerras intestinas, la diversidad confesional y la amenaza turca externa. Pero es la victoria de España, en la *batalla de las Gravelinas*, en julio de 1558, la que indujo a que *Felipe II de España* y *Enrique II de Francia* buscaran la forma viable de terminar con el prolongado conflicto bélico, el cual se formalizó, el 2 de abril del año 1559, con el *Tratado de Paz de Cateau-Cambrésis*.²⁶

Este *Tratado* de paz, firmado por el rey *Felipe II de España*, el rey *Enrique II de Francia* e *Isabel I de Inglaterra*, representó una posibilidad de cambio y de nuevo desarrollo en el panorama político de Europa occidental, el cual se sustentaba sobre el *cuius regio, eius religio*.²⁷ De esa forma el *Tratado de Paz de Cateau-Cambrésis* dio lugar a una nueva situación internacional, donde se radicalizó la hegemonía española, la cual se fortificó por la unión de Portugal a la Monarquía hispánica en el año 1580.

Las inestabilidades provocadas por el poder monárquico y los señoríos, lograron estabilizarse y crearse un *statu quo*, en un contexto político con una importante solidez que logró sobrevivir por largo tiempo, en donde se ligó tres elementos: la hegemonía del rey católico, las diversas guerras internas de carácter confesional y la paz entre las monarquías dominantes.

²⁶ GÓMEZ RAMOS, Emiliano. (2004). *Pedro de Pedro de Navarra: estudio biobibliográfico. Recopilación de las obras manuscritas e impresas. Edición crítica y autoría de los diálogos de las berejías de Francia*. Volumen I, Capítulo 6, Universidad Almería. Departamento de Ciencias Humanas y Sociales, págs. 43-47.

²⁷ Frase latina cuya interpretación expresa que, la religión del rey dicta la religión de los súbditos. Este principio y la Paz de Augsburgo pusieron fin a la acción militar entre protestantes y católicos.



7. Marco jurídico de los derechos del Mar en el siglo XVII español

Ante todos los descubrimientos y conquistas logradas, con un “*Mar Océano*” de por medio, comenzó una etapa de legalización a través del espíritu de la ley y con ello la regulación del “*Mar*”, atribuyendo a este, una determinada naturaleza y así poder crear la normativa universal que lo encuadrara en sus dos aspectos: primero como “*Mar*” y segundo por su naturaleza. Una tarea nada fácil de lograr, ya que fueron múltiples y grandes los intereses que se desataron en torno de la misma.

A grosso modo, esta fue la discusión más nodal sobre la naturaleza jurídica del “*Mar*”, planteada a principios del siglo XVII. La búsqueda de soluciones y de dar un marco legal internacional al hecho cierto del propósito de la navegación de los Mares y considerarlos “*aguas internacionales*” estaba planteada en las mesas de discusión de todos los Estados Nacionales de Europa.²⁸ Para una mejor comprensión del conflicto, desglosaremos a continuación la evolución histórica del *derecho del mar*.

7.1. Doctrina de mare clausum frente al mare liberum

En el proceso evolutivo del *derecho del mar*, tenemos que observar que siempre ha existido la oposición entre dos principios y estos son: “*el principio de la soberanía territorial*” y “*el principio de la libertad de los mares*”.²⁹ La comprensión de este último principio ha tenido serias dificultades, ya que, en sí, los mares y océanos son grandes extensiones, con incalculables y variables recursos que no son fáciles de limitar físicamente, por no decir imposible, a semejanza con la propiedad común.

Según los primeros reportes históricos, sobre el uso de los mares y sus recursos, siempre estuvo planteada la controversia. Para el año 300 a.C., tiempo en que se calcula que los egipcios establecieron su primer astillero para la construcción de barcos con maderas transportadas desde Líbano y Siria, se iniciaron las incursiones por el *Mar Mediterráneo*. Seguidos luego por los fenicios y su tan afamado comercio e intercambio

²⁸ ASÍN, Jorge R. (marzo 2002). *Aguas internacionales: evolución de la legislación*. Universidad Católica Boliviana “San Pablo”, Revista Ciencia y Cultura, No.10, La Paz.

²⁹ *Ibidem*.



de mercancías con la India y con los pueblos de Hispania,³⁰ localizados al noroeste de la hoy conocida como España.

En los anales de la historia, hay suficientes evidencias de las normas de conducta, los derechos y obligaciones para el despacho la transportación y la recepción tanto de carga como de pasajeros, utilizada por los fenicios. Estas leyes se conocieron como las *leyes rodianas*,³¹ y que fueron de gran utilidad para defender su legitimidad comercial y sobre todo el sentido de pertenencia que se fundamentó en "*su propiedad del mar*".³² Podemos considerar a las citadas leyes como el génesis legislativo de lo que hoy conocemos como el *Derecho Público Internacional*.

Siguiendo el orden de las ideas, se puede verificar que, este incipiente *Derecho Público Marítimo* tuvo continuidad durante el establecimiento de Roma, donde destacaron grandes juristas como Gayo. Su obra: "*Institutas de Gayo*" fue el fundamento de la "*Instituta*"³³ mandada a compilar por Justiniano durante el año 533 de nuestra era, con la obra llamada *El Corpus iuris civilis*, en donde se establece: "*que la mayoría de las cosas pertenecen a los individuos... Así pues, las siguientes son, por ley natural, comunes a todos: el aire, las corrientes de agua, el mar y, consecuentemente, la costa*".

En base a lo anterior descrito, se sostuvieron dos principios para poder accionar la explotación de los recursos del Mediterráneo bajo el marco de la legalidad. Estos principios fueron: "*res communis*" que responde a que pertenecen a todos y los "*res nullius*" que responde a que no son de nadie. Esto no evitó la necesidad para los romanos de tener que desarrollar una poderosísima marina de guerra que les garantizara la

³⁰ El primer puerto fundado por los fenicios fue el de Cartago y la establecieron en la costa mediterránea de África. De esa forma dominaron las rutas comerciales en el Mar Mediterráneo.

³¹ Leyes Rodianas: llamadas así porque su génesis jurídico se realizó en la Isla de Rodas.

ASÍN, Jorge R. (marzo 2002). *Agua internacional: evolución de la legislación*. Universidad Católica Boliviana "San Pablo", Revista Ciencia y Cultura, No.10, La Paz.

³² Ellos establecieron una serie de normas conocidas como "ley rodense" y para proteger el comercio y sus intereses también crearon lo que podríamos identificar como la *primera marina de guerra*.

³³ Esta obra fue realizada en su mayor parte por el cuestor Triboniano.



explotación de los recursos del Mediterráneo y competir con los fenicios para un completo control para establecer la máxima de "*Mare Nostrum*",³⁴ es decir, "*nuestro mar*".

En el continuo devenir de la historia, se fue ahondando en este sentido de la propiedad del océano y sus recursos. Ya, en la Edad Media se mantenía el principio de que el mar próximo a las costas de un país automáticamente pertenecía a éste. Esta gran controversia se vio muy evidenciada durante el periodo histórico de los descubrimientos, en los siglos XV y XVI, presentándose una multiplicidad de reclamaciones sobre la propiedad de determinadas regiones de los océanos. La más controvertida fue la presentada ante el papa Alejandro VI, en el año 1493, la cual fue analizada en este Capítulo III, en un aparte explicativo de las páginas 362-368.

Son evidentes las razones de porqué la Corona Española impuso esta doctrina de "*Mare clausum*"³⁵ al resto de las naciones, como Francia, Inglaterra, Holanda y Portugal, que se consideraron legitimadas para contravenirla, incluso por la fuerza de la guerra. El desarrollo de las rutas de larga distancia, las nuevas fronteras ultramarinas en el Nuevo Mundo, más el reclamo de la exclusividad de la propiedad y los derechos de exploración de las tierras recién descubiertas con sus abundantes riquezas fueron componentes muy dinámicos para la imposición de esta doctrina y el enfrentamiento entre el Reino de Portugal y los reinos unidos de Castilla y Aragón.

En el año 1609, estando en pleno apogeo la controversia hizo su aparición el jurista Holandés Hugo Grocio,³⁶ quien formuló un nuevo principio, el de "*Mare liberum*".³⁷ Este

³⁴ TELLEGEN-COUPERUS, Olga. (2003). *Breve Historia de Derecho Romano (A Short History of Roman Law)*. 1ra, publicación en Dutch 1990, por Kluwer, 2da, publicación: The Taylor & Francis e-Library, pág. 31-32.

³⁵ COSTA CANAS, Antonio. "*Mare clausum*". de 2003. Consultada la página web oficial del Instituto Camões, en fecha: 20 de abril 2013 y 16 de septiembre 2014: <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/c12.html>

ASÍN, Jorge R. (marzo 2002). *Aguas internacionales: evolución de la legislación*. Universidad Católica Boliviana "San Pablo", Revista Ciencia y Cultura, No.10, La Paz.

Mare clausum es el término utilizado en derecho internacional para señalar la prohibición de navegar en un mar o bajo el por ser jurisdicción de un Estado.

³⁶ Hugo Grocio, está considerado el padre del Derecho Internacional Público. En el año 1609 escribió "*De Mare Liberum*" donde realizó una gran defensa sobre la importancia de la libertad de la navegación tanto para los seres humanos como para los estados, en cualquiera de los mares y/u océanos existentes.

³⁷ ASÍN, Jorge R. (marzo 2002). *Aguas internacionales: evolución de la legislación*. Universidad Católica Boliviana "San Pablo", Revista Ciencia y Cultura, No.10, La Paz.



principio establecía que el mar era un territorio internacional libre, por tanto, todas las naciones eran libres de usarlo para el comercio marítimo, tal como se aprecia de su expresión: *"Es Dios quien lo ha creado, y nadie puede atribuirse su propiedad: hacerlo equivaldría a romper la paz"*.

De esta manera el siglo XVII, fue el siglo de la gran discusión por el principio de la libertad de los mares. Como era de esperarse, la doctrina de Hugo Grocio fue rechazada por varias de las naciones profundamente comprometidas en la controversia, sobre todo lo referente a que el *"uso del mar y del aire es común a todos"*. Dando cabida al postulado del inglés John Selden,³⁸ quien en su libro *Mare Clausum* señaló que: *"el mar, por mandato de las naciones no es común a todos los hombres, sino susceptible del dominio privado o propiedad particular, como lo es la tierra"*.

Podemos observar que, a través de los tiempos, estos dos principios, el de *"mare clausum"* frente al *"mare liberum"* han fundamentado la gran polémica del *derecho del mar* y no es sino hasta el siglo XVIII cuando se inició la consideración de la libertad de los mares como una *"ley sagrada"* y el que los estados con costas pudiesen tener poder sobre una franja de mar, continua a sus costas denominada *mar territorial*.

Ya solventado esta primera parte de la discusión, sobrevino otra, la de cuánto debía ser ese ancho del mar territorial. Hubo varios planteamientos, entre ellos la fórmula viable del holandés Cornelius van Bynkershoek en su obra *"De Dominio Maris"*,³⁹ en el año 1702, que establece la restricción del dominio marítimo a la distancia real del recorrido de un tiro de cañón, interpretada por algunos países como cuatro millas y otros como tres millas.⁴⁰

³⁸ Ibídem.

John Selden, creo toda una ideología de poder y conquista que se contrapuso a la de Hugo Grocio. Esta ideología ha caracterizado al pueblo inglés. Su obra fue *"De Mare Clausum"*, en ella postulo que los mares eran de pertenencia de quien o quienes pudieran apropiarse de ellos y defenderlos, de esa forma se podían considerar una *"res nullius"*, es decir una cosa sin dueño, que podía ser apropiada por aquel que pueda ejercer sobre esa "cosa" su poder y hegemonía.

³⁹ Cornelius van Bynkershoek escribió *"De Dominio Maris"* y estableció el principio del *Mar Territorial* como el ámbito restringido, porque es parte integrante del territorio del Estado ribereño, con acceso exclusivo del mismo y sólo reconoce el paso inocente de terceros Estados.

⁴⁰ Una (1) milla marina es equivalente a 1.852 metros. Es distinta de la milla terrestre que representa 1.600 metros.



Por todas las razones anteriormente expuestas, se observa que la noción de *Mar Territorio*, nació unida muy estrechamente al principio de la defensa y de la seguridad de los Estados. Interpretando los conceptos en el contexto histórico, donde se produjeron, se ve que, en esa etapa primigenia, en un intento de regulación, respecto a la posibilidad de la existencia de una franja de Mar, cuya pertenencia es exclusiva al territorio del Estado ribereño y con ella la distancia que ella cubre. Todo ello responde exclusivamente a un aspecto político, con valor incalculable, porque establece su soberanía.

Otro punto de consideración fue que, a partir de ese momento histórico, se comenzó a gravitar los intereses económicos sobre los Estados. De donde los *Estados en vía de desarrollo* buscaron de tener una mayor franja de *Mar Territorial*, mientras que los *Estados desarrollados* lo que les interesaba era una mínima porción de mar bajo la soberanía de los Estados ribereños. De ahí que, la concientización de como el Mar Territorial deja de ser zona de seguridad a zona económica hizo que surgiera un nuevo concepto, lo que hoy conocemos como "*zona económica exclusiva*" o "*mar patrimonial*".

7.2. La Tregua de los doce años o Tregua de Amberes

Este tratado de Paz, firmado en el año de 1609, tuvo como objetivo la pacificación de las relaciones entre España y las Provincias Unidas de los Países Bajos, en la *Guerra de los Ochenta años*, en la cual los neerlandeses buscaban conseguir su independencia de la Corona española.⁴¹ En el acuerdo se logró el levantamiento del embargo, que tenía España contra las provincias, sobre la materia de comercio de estas con el resto de Europa, más el cese de las hostilidades y el libre comercio con las Indias.

Con este acuerdo, las provincias lograron un reconocimiento de facto de la independencia de las siete provincias, reconocido por los otros Estados europeos. Esta situación les permitió establecer relaciones diplomáticas y su expansión comercial.

Tres (3) millas marinas equivalen a una (1) legua marina o su equivalente redondeado, 5.600 metros.

⁴¹ DE ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio. (1740). *Colección de los Tratados de Paz de España. Reinado de Felipe III. Tratado de Garantía de la Tregua ajustada por 12 años en Amberes a 9 de abril de 1609*. Parte I. Publicado por: Diego Peralta, Antonio Marín y Juan de Zuñiga. Madrid, págs. 489-494.



8. El ascenso de los Borbones a la Corona española y la Guerra de Sucesión

El hecho relevante de la muerte sin descendencia del rey *Carlos II de España*, en el año 1700, pero con un mandato testamentario que favorecía la candidatura de *Felipe de Anjou* a la monarquía de España, por considerar que era la más fuerte a nivel diplomático y militar y así evitar una repartición entre los varios pretendientes, trajo como consecuencia un conflicto dinástico por la Corona española, agravado por las ambiciones políticas de las Coronas rivales y que se conoció como la *Guerra de Sucesión Española*.⁴²

Pero, el conflicto tuvo raíces más profundas y fue el matiz religioso que lo impregnó, definido por el enfrentamiento entre católicos y protestantes, generado por la monarquía francesa situada bajo un catolicismo autoritario, intolerante e ilustrado enfrentado a la alianza protestante, reunía tanto a la monarquía inglesa como a las Provincias Unidas. Aunado a ello, tal como lo pone en relieve el profesor Jean-Pierre Amalric,⁴³ también fueron las diversas interferencias de los conflictos internos con alcances religiosos de los hugonotes y el de los jacobitas, provocado por la revocación del *edicto de Nantes* y la persecución a ultranza contra la minoría religiosa hugonota.

A nivel interno del Estado español también estaba planteado el conflicto, ya que los reinos de la Corona de Aragón, por su franca posición federalista y su abierta oposición al centralismo, apoyaban ampliamente al *archiduque Carlos de Habsburgo*, nieto de Felipe IV e hijo del emperador de Alemania *Leopoldo I*.⁴⁴ De ahí que, el conflicto tuvo varios escenarios y estos fueron:

1. *Las fronteras de Francia*, incluyendo los territorios españoles de Milán y Flandes. La defensa estuvo a cargo por los ejércitos franceses.

⁴² ALBAREDA SALVADÓ, Joaquim. (2010). *La Guerra de Sucesión en España (1700-1714)*: Capítulo 1, Guerra Internacional, contienda civil. Editorial: Grupo Planeta Spain. España, págs. 14-17.

⁴³ AMALRIC, Jean-Pierre. (2001). *La elección de un bando: hugonotes y jacobitas en la Guerra de Sucesión de España*. En Manuscripts: revista d'història moderna, 19, Universitat Autònoma de Barcelona. Departament d'Història Moderna i Contemporània. Publicación: Bellaterra: UAB, Departament d'Història Moderna i Contemporània, Barcelona, págs. 59-79.

⁴⁴ Ibídem.



2. *Las posesiones españolas de ultramar*, allí se dieron cita para el combate las tropas inglesas,⁴⁵ ya que en los planes de Inglaterra siempre estuvo el lograr el apoyo de los territorios hispánicos descontentos con la dinastía de los Borbones.
3. *La Península Ibérica*, donde hubo varios focos de rebeliones sociales, desarrollándose una guerra civil, más la presencia del *archiduque Carlos de Habsburgo*, quien desembarcó en tierras españolas en el año 1704.

En síntesis, tenemos que: la falta de herederos, más las vastas propiedades territoriales en manos de España y el codiciado *comercio indiano*, estas se convirtieron en las premisas de la gran disputa internacional de las potencias rivales. De tal manera que, una guerra, que había comenzado como un conflicto internacional, terminó convirtiéndose en una guerra civil. Según se ha analizado en el Capítulo I, páginas 120-122 de esta tesis. A continuación, se analizará los colaterales del caso, como *la Gran Alianza antiborbónica*, *la batalla de Cádiz* y el *Tratado Utrecht*.

8.1. Tratados de la Guerra de Sucesión Española

Fueron varios los Tratados suscritos⁴⁶ entre las potencias europeas, antes de firmar el acuerdo de paz del *Tratado Utrecht*, siempre tratando de conjurar cualquier posibilidad de una coalición entre España y Francia y la pretensión cierta de obtener una parte del Imperio español, si lograban el desmembramiento del mismo.

⁴⁵ JIMÉNEZ MORENO, Agustín. (2007). *La búsqueda de la hegemonía marítima y comercial. La participación de Inglaterra en la Guerra de Sucesión española según la obra de Francisco de Castellví “Narraciones Históricas” (1700-1715)*. Revista de Historia Moderna (RUA), No. 25, en Alicante 2007. Editado por la Universidad de Alicante. Alicante, págs. 149-178.

Consultada la página web oficial de la Universidad de Alicante, Revistas y Congresos, en fecha: 16 de julio 2013 y 10 de septiembre 2014: <http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/4696>

⁴⁶ ALBAREDA SALVADÓ, Joaquim. (2010). *La Guerra de Sucesión en España (1700-1714)*: Capítulo 1, Guerra Internacional, contienda civil. Editorial: Grupo Planeta Spain, págs. 300-302.

SANZ AYÁN, Carmen. (1997). *La Guerra de Sucesión española*. Editorial: AKAL S.A., Madrid, págs. 21-24.



Tratados y Convenios

Cuadro: 20

Tratado o Convenio	Fecha y lugar de la firma	Países y/o personalidades firmantes	Lo acordado
Primer Tratado de Partición	11 de octubre de 1698	Entre Inglaterra y Francia.	José Fernando de Baviera sería el heredero al trono español, tras la muerte de Carlos II. La muerte prematura de este último dejó sin efecto el <i>Tratado</i> .
Segundo Tratado de Partición	Marzo de 1700	Entre el Reino de Inglaterra, el Reino de Francia y las Provincias Unidas, con la oposición del emperador Leopoldo de Austria, que reclamaba todos los territorios de la Corona de España y la de Carlos II de España, quien se apresuró a nombrar como sucesor en su testamento a Felipe de Anjou.	Establecieron que la Corona de España pasaría al archiduque <i>Carlos de Austria</i> . La Corona de Francia tomaría posesión de las posesiones de España en Italia, constituido por: el reino de Nápoles, el reino de Sicilia, los presidios de Toscana y de Finale, más la provincia de Guipúzcoa y Lorena. El duque de Lorena recibiría el Milanesado. Este acuerdo disgregaba el Imperio español
Tratado de Bruselas	13 de febrero de 1701 07 de abril de 1701	<i>Luis XIV</i> de Francia y <i>José Clemente de Baviera</i> . <i>Felipe V</i> de España se subrogó al Tratado.	Colonia comprometió su ayuda tanto militar como diplomática para apoyar la coalición franco-española ante la inminente guerra.
Tratado de Versalles	09 de marzo de 1701, ampliado el 17 de junio de 1702 y el 07 de noviembre del mismo año.	<i>Luis XIV</i> de Francia y <i>Felipe V</i> de España, por una parte, con el príncipe <i>Maximiliano II Manuel</i> de Baviera por la otra.	El príncipe <i>Maximiliano II Manuel</i> de Baviera daría apoyo político y militar a la coalición franco-española ante la inminente guerra. A cambio recibió la cesión de los Países Bajos españoles.



Tratado de Lisboa	18 de junio de 1701, en Lisboa	Entre España y Portugal. Los representantes: <i>Manuel Téllez de Silva</i> , <i>Francisco de Távora</i> y <i>Mendo de Foyos Pereyra</i> en nombre del rey <i>Pedro II</i> de Portugal y el embajador francés <i>Pierre Roüillé de Marbeuf</i> en representación de Felipe V de España	El rey <i>Pedro II</i> de Portugal dio su ayuda tanto militar como diplomática y el apoyo a Felipe V de España, a cambio recibió la Colonia del Sacramento, ubicada en el sureste de Uruguay y la indemnización por las pérdidas sufridas en el asiento de negros en las Indias.
Tratado de Lisboa	16 de mayo de 1703	Entre Portugal y la <i>Gran Alianza antiborbónica</i> , conformada por: Inglaterra, el Sacro Imperio Romano Germánico y las provincias Unidas de los países Bajos	Portugal acordó retirar el apoyo a Felipe V, reconociendo a Carlos de Austria como rey de España. Su territorio sería la base de operaciones del ejército conjunto y recibiría Extremadura, Galicia y el norte del río de la Plata.
Tratado de Turín	8 de noviembre 1703.	Entre el duque Víctor Amadeo II, en representación del Ducado de Saboya y el emperador Leopoldo I	Se prometieron recíproca alianza. El Piamonte controló Valsesia, el Monteferrato, Valenza, Alessandria y la Lomellina.

8.2. La Gran Alianza antiborbónica y el Tratado de la Haya

No pasó inadvertido para las potencias marítimas de aquel momento, *Inglaterra* y las *Provincias Unidas*, la posibilidad de que Francia y España unieran las coronas y crearan una potencia con un poder excesivo, que colocara en peligro el equilibrio europeo. De esa forma Francia ejecutaría sus claras pretensiones de apoderarse del comercio indiano, dada ya la circunstancia de la franca apertura del Imperio español al comercio francés.



Ante tal peligro se propusieron conjurarlo mediante una alianza de apoyos, firmada el 20 de enero de 1701,⁴⁷ para la realización de operaciones conjuntas contra Francia y de apoyo a las aspiraciones del *archiduque Carlos de Habsburgo* a la Corona de España.

En vista de las concesiones otorgadas por *Felipe V* a la "*Compagnie de Guinée*", en la trata de esclavos y el reconocimiento por parte de *Luis XIV*, de las pretensiones de *Jacobo III Estuardo* al trono de Londres, inmediatamente, tanto Inglaterra como las Provincias Unidas se dedicaron a promover la posibilidad de una gran alianza antiborbónica. Esta promoción tuvo los resultados apetecidos y el 7 de septiembre de 1701 firmaron el *Tratado de la Haya*.⁴⁸ Los firmantes fueron: el *Sacro Imperio*, *Inglaterra*, las *Provincias Unidas de los Países Bajos*, *Prusia* y la mayoría de los estados alemanes; dando así surgimiento a la Gran Alianza antiborbónica, el cual se amplió, en mayo de 1703, con la unión del *reino de Portugal* y el *Ducado de Saboya*,

La primera acción de los comprometidos en la *Gran Alianza*, fue la declaración de guerra a la coalición Francia y España y a sus reyes: *Luis XIV* y a *Felipe V* respectivamente, en mayo de 1702, la cual se inició en las fronteras de Francia y luego fue trasladada a la misma España, convirtiéndose en una guerra europea en el interior del Estado español, co-creando una guerra civil por el enfrentamiento entre la *Corona de Aragón*, partidaria del *archiduque Carlos de Habsburgo*, contra la *Corona de Castilla* que respaldaba y había aceptado a *Felipe V* como rey.

La Batalla de Cádiz

La situación privilegiada de Cádiz, como el puerto y entrada del *Comercio Indiano* a Europa, a través del Estado español, lo convirtió en el punto estratégico vulnerable a cualquier ataque, a causa de su puerto más importante y muy codiciado por las potencias extranjeras. En consecuencia, fue un objetivo de guerra a lograr, ya que apresarlos pondría en posesión el tan codiciado comercio interoceánico y facilitaría la dominación a la

⁴⁷ Ibídem.

⁴⁸ Ibídem.



monarquía española, que a duras penas se mantenía en el primer lugar del poderío comercial europeo.

Estas premisas fueron observadas por los estrategas militares de los reinos de la *Gran Alianza antiborbónica*, y como era de esperarse, en horas tempranas del amanecer gaditano, del 23 de agosto de 1702, en las azules aguas de Cádiz, hizo su aparición una flota anglo-holandesa, al mando del almirante británico *Sir George Rooke* y por el vicealmirante holandés *Van der Goes*, con el objetivo cierto de tomar posesión del puerto, el cual apenas estaba defendido por quinientos hombres a cargo de *Francisco Castillo*,⁴⁹ *marqués de Villadarias*.

Asaltando la confianza de España, que no estaba en guerra y en un acercamiento sigiloso, sobre la suavidad del oleaje del mar de Cádiz, se aproximaron tácticamente a la costa, evitando las baterías de la ciudad, logrando desembarcar parte de la tropa, en el lugar llamado *Rota*. De esa forma inesperada España se vio envuelta en una guerra no deseada ni prevista, ya que se había mantenido al margen de todo el conflicto bélico de Francia con Austria por el control de Italia y sólo había coronado a Felipe V como rey de la monarquía española.

Es digna de una apología la audacia y la estrategia del conde de *Fernán Núñez*,⁵⁰ con su flota de galeras y chatas artilladas, fondeadas en la bahía al abrigo de los baluartes, quien raudo y animoso, colocó sus galeras en diagonal desde *Puerto Real* hasta los *muelles de la Cabezuela*, en el puerto de Cádiz, en una valorada acción táctica, la cual contó con la ayuda natural de un viento de levante que los mantuvo a raya y evitó la comunicación entre las tropas de *Butler* y los buques de *Sir George Rooke*. El tronar y el fuego de los cañones de las defensas costeras en complicidad con las andanadas desde las galeras, mantuvieron a distancia disuasiva a *Rooke* de un posible acercamiento.

En tierra, también el valor y el arrojo se manifestaron, en el ejército de apenas quinientos hombres comandados por el *Marqués de Villadarias*, dispuestos a defender la plaza hasta el último hálito de vida. Connotada fue la defensa y muy endiablada la

⁴⁹ *Francisco Castillo Fajardo y Muñoz*, segundo marqués de Villadarias nació en Madrid, en el año de 1642.

⁵⁰ *José Diego Gutiérrez de los Ríos y Zapata de Mendoza* fue el V conde de Fernán Núñez, nació el 11 de enero de 1681, en Madrid, muy joven ingresó a la Real Armada del Océano.



confrontación, mediante los estratégicos y puntuales ataques a la vanguardia inglesa, mediante emboscadas letales, diestramente organizadas por las milicias de jinetes expertos que se movieron por los abruptos terrenos en pasmosos movimientos. Fue tal la carnicería que el mismo duque de Ormond ordenó a la infantería anglicana, el regreso a los barcos y, así el 28 de septiembre el suelo andaluz se vio libre de la invasión.

Todo un sencillo plan de defensa, pero muy efectivo y numantino que logró rechazar a la poderosa flota anglo-holandesa, la cual debió recoger las tropas expedicionarias y desplegar velas hacia mar abierto, mientras que Cádiz y los gaditanos celebraban vítores, después de 35 días de angustioso sitio. Demostrando una vez más la fuerza de ser la nueva *Numancia* del mar.

La Batalla de Rande

En franco retiro y buscando un puerto amigo, para reaprovisionarse y reparar los daños recibidos; los navíos anglo-holandeses se refugiaron en la ciudad de *Lagos*, al sur de Portugal. Pero la fatalidad estaba cerca y a corta distancia, en la *ría de Vigo*, la actividad frenética de un desembarco de riquezas de catorce galeones españoles, recién llegados de las *Indias*, se hizo evidente.

Los galeones españoles al mando del almirante y general *Manuel de Velasco* y *Tejada*, fijados en el *fondeadero de San Simón*,⁵¹ en el interior de la ría, estaban siendo sometidos al trabajo extenuante de la auditoría fiscal para determinar el *quinto real*,⁵² cuando se desencadenó el “*pandemonio*” del ataque *anglo-holandés* contra la escuadra naval *hispano-francesa*. Muchas son las especulaciones sobre si se logró desembarcar las grandes riquezas indianas, lo cierto es que muchas historias hablan de viajes un tanto erráticos por rústicas veredas y con diferentes destinos, de rudimentarios carruajes gallegos rebosantes de riquezas.

⁵¹ TOURON YEBRA, Manuel. (1986). *La Guerra de Sucesión en Galicia (1702-1712), la Batalla de Rande*. Revista de Historia Militar, No. 60. Editado: Artes Gráficas y Ediciones, S. A., Madrid, págs. 91-103.

⁵² El consejero *don Juan de Larrea* fue ampliamente comisionado por el *Consejo de Indias* y con la autorización real.



A la luz de los hechos, se tiene que, la flota estuvo expuesta con su precioso cargamento y durante la estibación de la carga, llegaron noticias sobre la amenaza de una flota enemiga apostada a unos 10 kilómetros al oeste de Finisterre. La conmoción fue violenta y las órdenes del almirante francés *Chateau-Renault* fue atascar el acceso a la rada y dispuso su flota de guerra en facha y en paralelo a los galeones. En el sur y bajo el *castillo de Rande* ubicó el “*L’Esperance*” y en el norte colocó “*Le Bourbon*”, bajo la protección del *baluarte de Corbeiro*. En tierra, el *príncipe de Barbazón* distribuyó el ejército en las baterías de la bahía.⁵³

La suerte estaba echada y el 23 de octubre los anglo-holandeses, bajo el mando del almirante *George Rooke*, pusieron en marcha su planificado ataque por tierra con el objetivo de dominar los castillos de *Corbeiro*, *Domaio* y el de *Rande*,⁵⁴ mientras que por mar era romper la barrera que cerraba el paso a *San Simón* y abrir el acceso a la rada, atacando con la flota al grueso de la marina francesa. Épica fue la confrontación y tristemente la derrota sufrida por la coalición hispano-francesa, cuyo destino se decidió en menos de diez horas.

Para concluir, se cita al historiador *Manuel Tourón Yebra*, en su análisis de la batalla de Rande, quien sostiene que: “*La batalla de Rande y la consiguiente destrucción de la flota de Indias, produce en la política española de la época dos hechos totalmente opuestos: uno negativo, cual es la dependencia española de Francia para realizar el comercio con América; el otro positivo y de extraordinaria importancia, pues pone en manos del rey el efectivo necesario para afrontar la larga Guerra que se cernía sobre la Península, al tiempo que es posible pagar a Francia parte de la ayuda militar que prestaba a nuestro país*”.⁵⁵

⁵³ TOURON YEBRA, Manuel. (1986). *La Guerra de Sucesión en Galicia (1702-1712), la Batalla de Rande*. Revista de Historia Militar, No. 60. Editado: Artes Gráficas y Ediciones, S. A., Madrid, págs. 91-103.

⁵⁴ Ibídem.

⁵⁵ Ibídem.



8.3. Tratado de Utrecht

Antes de entrar en materia sobre el Tratado de Utrecht y su contexto, es importante señalar las luchas intestinas de la guerra civil que se libraron en el Estado español a causa de la definición monárquica entre los dos Electores al trono de España: *Felipe de Anjou* y el *archiduque Carlos de Habsburgo*. La más preponderante fue el *Caso de los catalanes*,⁵⁶ que consistió en una marejada de debates y acuerdos que definieron el destino político del Principado de Cataluña.

Los antecedentes a este gravísimo problema catalán, se remontan al *Pacto de Génova*, firmado el 20 de junio de 1705, mediante el cual Inglaterra garantizaría la conservación de las Constituciones de Cataluña a riesgo de todo y daría apoyo militar a las fuerzas catalanes, siempre y cuando el principado de Cataluña apoyara la causa del *archiduque Carlos de Habsburgo*, sin importar la posible victoria de *Felipe de Anjou*.

Este pacto sufrió un revés con el arribo del “*partido tory*” a Inglaterra, muy favorable a congeniar y hacer las paces con el rey *Luis XIV* y *Felipe V*, todo lo cual repercutió en la política y las relaciones diplomáticas inglesas para el exterior. En consecuencia, el abandono de la postura británica ante el *Caso de los catalanes*; pese a la postura de la reina de Inglaterra sobre que se concediera una amnistía a los austracistas españoles, y especialmente a los catalanes y la conservación de sus constituciones, lo cual fue rechazado por Felipe V. Todo en el marco de las iniciadas las negociaciones en Utrecht.

Para analizar este *Tratado*, hay que verlo en su contexto de un conjunto de tratados multilaterales, acordados y firmados por los varios países beligerantes en la Guerra de Sucesión Española. Fueron otorgados entre los años 1712 a 1715,⁵⁷ en Alemania y los Países Bajos. El marco de las conversaciones y acuerdos, celebrados en la ciudad holandesa de Utrecht, se fundamentaron en:

⁵⁶ ALBAREDA SALVADÓ, Joaquim. (2010). *La Guerra de Sucesión en España (1700-1714): El Caso de los catalanes. La gestión de la Reina Ana*. Editorial: Grupo Planeta Spain, España, págs. 375-402.

⁵⁷ *Ibíd*em, págs. 300-329.



1. Lograr el armisticio de Francia y España con Gran Bretaña, el cual se logró en agosto de 1712; seguidos de los tratados de paz entre Gran Bretaña y Francia, en abril de 1713 y entre Gran Bretaña y España, en julio de 1713.
2. A lo anterior siguió la firma de los tratados de paz entre Francia y las Provincias Unidas, Portugal y el ducado de Saboya, durante julio de 1713.
3. Siguiendo el patrón de los acuerdos de paz, se sucedió la firma de los tratados entre España con el ducado de Saboya y las Provincias Unidas, en julio de 1714. Luego en febrero de 1715 se firmó el de Portugal.
4. Finalmente, se firmaron los convenios comerciales entre España y Gran Bretaña, los primeros se realizaron en marzo y diciembre de 1714, luego un segundo en diciembre de 1715 y el último en mayo de 1716

Todos estos Tratados tuvieron un balance global, con sus consecuencias y colaterales, que se han definido como logros y pérdidas territoriales, de poder del Estado, de surgimiento de nuevas fronteras y nuevos mapas geopolíticos; todo regido por un marco jurídico de un enriquecido Derecho Internacional. A continuación, se describe grosso modo los acuerdos:

1. El rey *Felipe V* o *Felipe de Anjou* obtuvo el reconocimiento como rey de España y de las *Indias* por parte de todos los países firmantes, estableciéndose la premisa de: el rey de España y el de Francia no podían ser la misma persona.

El término de las hostilidades y el reparto de los territorios quedaron distribuidos de la siguiente forma:

1. El Archiduque *Carlos de Austria*, abandonó, en el año de 1725, todas las reclamaciones al trono español. Como rey Carlos VI de Austria obtuvo los *Países Bajos* españoles, conformados por el *Milanesado*, *Nápoles*, *Flandes* y *Cerdeña*, cedidos por el rey de España.
2. España cedió a Gran Bretaña la *isla de Menorca* y el *Peñón de Gibraltar*, ocupadas por esta última durante la guerra. En el caribe, también España cedió a



la isla de San Cristóbal, el derecho de *asiento de negros*,⁵⁸ y el monopolio comercial español desapareció con el “navío de permiso” a Gran Bretaña.

3. Gran Bretaña obtuvo a *Nueva Escocia*, la *bahía de Hudson* y la isla de Terranova, cedidas por Francia.
4. La Casa de Saboya obtuvo la devolución de *Saboya* y *Niza*, las cuales habían sido ocupadas por Francia durante la guerra. Por parte de España recibió a Sicilia. También se convirtió en reino y obtuvo su salida al mar por el puerto de Niza.
5. Las Provincias Unidas recibieron, de Felipe V de España, la serie de fortalezas en el norte de los *Países Bajos españoles*, denominado la “*barrera*” flamenca.
6. Brandeburgo recibió *Güeldres del Norte*, el cual fue cedido por el rey de España. De Francia recibió la “*barrera*” de *Neuchâtel*. Políticamente se transformó en reino con el nombre de Prusia y su primer rey fue *Federico Guillermo I*.
7. Portugal obtuvo la devolución de la Colonia del Sacramento, ocupada por España durante la guerra y aumentar sus territorios brasileños y la reordenación de las fronteras en la *Guayana francesa* y el *Amazonas*.
8. Francia reconoció la sucesión protestante en Inglaterra y se comprometió a no apoyar a los *Estuardo* como pretendientes al trono. El siguiente compromiso fue el de demoler las fortificaciones de Dunquerque y a cegar su puerto obteniendo así definitivamente el principado de Orange, en Provenza.
9. Las tropas austriacas se comprometieron a evacuar las zonas de Cataluña, lo que realizaron a partir del 30 de junio de 1713. Ante lo cual, la Junta General de Brazos (Brazo Eclesiástico, Brazo Militar y Brazo Real o Popular) acordaron la resistencia. A partir de este momento empezó una guerra desigual, que se prolongó durante casi catorce meses, concentrada en Barcelona, Cardona y Castellciutat, al margen de los cuerpos de fusileros dispersos por el país. El punto de inflexión se dio el 11 de septiembre del 1714, cuando las tropas de Felipe V

⁵⁸ Un monopolio sobre el tráfico de esclavos negros con la América española.



rompieron el sitio de Barcelona. Mallorca, Ibiza y Formentera, cayeron diez meses más tarde (11 de julio del 1715).

Con estos acuerdos se pretendió dar fin a la guerra, sin embargo, las hostilidades en España continuaron. Europa cambió su geografía política y al no ser suficientes los acuerdos de este *Tratado de Utrecht*, fueron necesarios otros acuerdos, conocidos como *La Paz de Utrecht* o *Tratados de Utrecht y Rastatt* y el *Tratado de Baden*,⁵⁹ los cuales se describirán brevemente a continuación.

8.4. Tratado de Paz de Rastatt en 1714

El *Tratado de Utrecht*, se retrasó en la aplicación del imperio de lo acordado y en el fin de la *Guerra de Sucesión Española*, ya que el Archiduque *Carlos de Austria* permaneció firme en sus aspiraciones a la Corona de España, negándose a reconocer la legitimidad monárquica española de Felipe V. En consecuencia, no quiso firmar el *Tratado de Paz de Utrecht*, a pesar de que sus aliados los ingleses y los holandeses sí lo habían efectuado. Aunado a ello, el *Caso de los catalanes*,⁶⁰ incluyendo el *reino de Mallorca*, se convirtió en el paradigma de las dificultades y sin solución.

Esta negativa adversa, hizo que se continuara la guerra durante la primavera de 1713 y la ocupación de las plazas de *Landau* y *Friburgo* por el ejército francés. Sumándose a lo anterior el bloqueo por parte de la flota británica a la emperatriz *Isabel Cristina de Brunswick* y a las tropas imperiales, que defendían el *principado de Cataluña* ante la ofensiva del ejército de *Felipe V*. Ante tantos reveses militares y consecuencias colaterales, el Archiduque *Carlos de Austria* se vio obligado a replantear su postura y tomar el camino de las negociaciones que concluyeron con la firma del *Tratado de Paz*, el 6 de marzo de 1714, en la ciudad alemana de *Rastatt*,⁶¹ según los siguientes postulados:

⁵⁹ ALBAREDA SALVADÓ, Joaquim. (2010). *La Guerra de Sucesión en España (1700-1714)*: Capítulo 1, Guerra Internacional, contienda civil. Editorial: Grupo Planeta Spain. España, págs. 329-340.

⁶⁰ Ibídem, Capítulo 12. *El Caso de los catalanes. La gestión de la Reina Ana*, págs. 375-402.

⁶¹ Ibídem, págs. 355-370.



1. Con este Tratado el rey Luis XIV cedió las tierras a la derecha del Rin con *Breisach, Kehl y Friburgo*, pero conservó Landau, Estrasburgo y Alsacia.
2. La restauración de los *Electores de Colonia y Baviera* en sus territorios y dignidades dentro del Imperio.

Nuevamente quedó sin resolver el *Caso de los catalanes* y del *Reino de Mallorca*, abandonados por los ingleses y con el agravante de la orden del *almirante Wishart*, quien, en la *Cámara de los Lores*, los consideró un perjuicio para el comercio británico en el Mediterráneo. Por tal razón, mandó a bloquear a Barcelona por mar, al mismo tiempo que, el embajador inglés en Madrid, mediante misiva diplomática a la Diputación General de Cataluña, les aconsejaba rendirse y someterse a la investidura real de Felipe V. Toda esta historia desafortunada se mostró en dos publicaciones, en marzo y septiembre de 1714, denominadas: “*The Case of the Catalans Considered*” y “*The Deplorable History of the Catalans*”.

8.5. Tratado de Paz de Baden

Pese al precedente *Tratado de Paz de Rastatt*, se debió continuar las negociaciones, ya que persistían las situaciones de resistencia de los catalanes aceptar a Felipe V, como su nuevo Rey. También se requería el reconocimiento definitivo de la posesión de los Países Bajos españoles, del Reino de Nápoles, el Ducado de Milán y de Cerdeña, por parte del Sacro Imperio Romano Germánico. Todas estas dificultades quedaron superadas en la reunión del 7 de septiembre de 1714, con la firma del *Tratado de Paz de Baden*.⁶²

Con este Tratado se concretó los puntos convenidos en los anteriores *Tratados de Utrecht* y el de *Rastatt*. Igualmente, se hizo efectiva la acordada restauración de *Joseph Clemens*, como *Elector de Colonia* y de *Maximiliano Emmanuel de Baviera* como el *Elector de Baviera*. En contraprestación, el Rey Luis XIV adquirió el compromiso de evacuar a la ciudad de Lorena.

⁶² Ibídem, págs. 355-370.



9. La Guerra de los Siete Años o Guerra Carlina

Como era de esperarse, continuaron las contiendas, producto de las ambiciones y el deseo de poder político de las diferentes monarquías europeas. Los conflictos internacionales se agudizaron entre 1756 y 1763, con el objetivo de establecer el control sobre *Silesia* y mantener la supremacía colonial en *América del Norte* e *India*. A estas acciones beligerantes se le conoce como la *Guerra de los Siete Años* o *primera Guerra Carlina*. La polarización estuvo representada: de una parte, por *Prusia*, *Hannover* y *Gran Bretaña* junto a sus *colonias americanas*, luego se agregaría Portugal; de la otra parte por *Sajonia*, *Austria*, *Francia*, *Rusia*, *Suecia* y en 1761 se agregó España.

El antecedente se encuentra en la *Guerra de Sucesión Austriaca* y el *Tratado de Paz de Aquisgrán*, firmado el 18 de octubre de 1748 y el manifiesto descontento y el deseo de recuperar a *Silesia*, por parte de la dinastía de los Habsburgo y que estaban reinando en Austria. En paralelo y en *América del Norte* se abrió otro frente de pugna a causa de la rivalidad colonial entre *Gran Bretaña* y *Francia*, por el control de las zonas peleteras, por los derechos de pesca en *Terranova* y la posesión de las tierras ubicadas al oeste de los *Montes Apalaches*.

Aunado a lo anterior y como tercer foco de disputa, estaban las múltiples violaciones de *Gran Bretaña* contra *España*, en su inconformista deseo de controlar la corta del *palo Campeche*. Para lo cual, los ingleses crearon un establecimiento en la actual Honduras, aumentando del contrabando y las capturas arbitrarias de los buques españoles. Esta situación se hizo insostenible para la Corona española. Razón por la cual *Carlos III de España* buscó alianza con *Francia*, de esa forma respondió España ante tantos hostigamientos al comercio, la inseguridad española en América y los flagrantes incumplimientos de *Gran Bretaña*, que había roto el equilibrio americano.

Estas alianzas entre la monarquía española y la francesa, contra la monarquía inglesa, son los llamados “*Pactos de Familia*”.⁶³ La razón por las que fueron llamadas así, fue por la relación de parentesco entre los reyes firmantes, quienes pertenecían a la Casa de Borbón. A continuación, se hace un resumen de ellas:

⁶³ PAULA MELLADO, Francisco de. (1847). *Diccionario Universal de Historia y de Geografía*. Tomo III. Editorial: Establecimiento Tipográfico de Don Francisco de Paula Mellado, Editor. Madrid, pág. 135.



Los Pactos de Familia

Cuadro: 21

Pacto de Familia	Fecha y lugar de la firma	Países y/o personalidades firmantes	Lo acordado
Primer Pacto de Familia	07 de noviembre de 1733. En el Real Sitio del Escorial	Entre España y Francia. Felipe V de España y Luis XV de Francia.	Los reyes Felipe V y Luis XV se unieron, haciendo un frente común contra Austria, en búsqueda de la recuperación de las posesiones españolas en Italia y el reforzamiento de Luis mediante el apoyo a Estanislao de Polonia.
Segundo Pacto de Familia	25 de octubre de 1743. En Fontainebleau.	Entre España y Francia. Felipe V de España y Luis XV de Francia.	Durante la guerra de Sucesión de Austria. Quedó abolido por el rey Fernando VI de España.
Tercer Pacto de Familia Renovación con el Tratado de Aranjuez	15 de agosto de 1761 En París. 12 de abril de 1777. En Aranjuez	Entre España y Francia. Carlos III de España y Luis XV de Francia. Entre España y Francia. Charles Gravier, Conde de Vergennes y el Conde de Floridablanca.	En la última fase de la guerra de los Siete Años. España intervino en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos.



La Crisis bélica de esta guerra esta contextualizada en dos guerras simultáneas a identificar y fueron:

1. *Francia* contra *Inglaterra*, en los escenarios del mar, en las *colonias norteamericanas* y en *Alemania del oeste*.⁶⁴
2. *Prusia* contra la coalición de sus enemigos en los espacios de *Alemania del este*.

9.1. Tratado de París

Explanados a grosso modo los acontecimientos de la *guerra de los Siete Años*, se ha observado diversos intereses en los bandos comprometidos, que llevaron a múltiples confrontaciones en forma simultánea y en varios escenarios, tanto en Europa como en América. A lo anterior se suma, la acción revisionista como política europea, después del *Tratado de Paz de Aquisgrán*, lo que se traduce en la “*revolución diplomática*” del año 1756 y la reversión de las alianzas. Toda esta situación y sus circunstancias, terminaron el 10 de febrero de 1763, con el *Tratado de París*, firmado por el *duque Choiseul*, el *marqués de Grimaldi* y el *duque de Bedford*. *William Pitt*.

Estos *Tratados de paz*, realmente fueron una victoria para Gran Bretaña y Prusia, caso contrario para Francia y la misma España, porque supusieron la pérdida de la mayor parte de sus posesiones en América y Asia por las siguientes implicaciones:

1. Francia concedió a Inglaterra el territorio de Senegal, así como sus posesiones en la India a excepción de cinco plazas. También, en América le cedió Canadá, los territorios al este del río Misisipi a excepción de Nueva Orleans, las Islas de Cabo Bretón, Dominica, Granada, San Vicente y Tobago y finalmente devolvió la isla de Menorca, invadida durante la contienda.
2. Gran Bretaña obtuvo de España la Florida y las colonias al este y sureste del Misisipi.

⁶⁴ MITJANS, Esther y CASTELLÁ, Josep. (2001). *Canadá: introducción al sistema político y jurídico*. Ediciones Universidad Barcelona. Barcelona, págs. 29-30.

ASIMOV, Isaac. (1983, 1984, 1990 y 1994). *The Birth of the United States 1763-1816*. (Traducción por Néstor Mínguez: El nacimiento de los Estados Unidos 1763 – 1816). *Capítulo 1, La cólera creciente*. Primera edición: 1983, Segunda edición: 1994. Editorial: Alianza Editorial, S. A. Madrid, págs. 3-18.



3. España obtuvo de Francia la devolución de Luisiana, de Gran Bretaña el puerto de La Habana y de la ciudad de Manila, en Filipinas, ocupadas durante la guerra.
4. Francia conservó la Isla de Gorée, los derechos de pesca en las costas de Terranova y las islas de San Pedro y Miquelón. Gran Bretaña le devuelve Guadalupe y Martinica.
5. Portugal obtuvo de España la devolución de la Colonia del Sacramento.

CAPÍTULO IV

Las Fronteras del Imperio Español en Hispanoamérica. Conquista y Colonización. Geopolítica y Evolución de las Fronteras en los siglos XVI, XVII y XVIII. Modos de defensa de las Fronteras.



MAPAMUNDI DE JUAN DE LA COSA

Carta de los territorios del Nuevo Mundo.

Fuente: mapamundi realizado por Juan de la Cosa en 1500, está pintado sobre pergamino. Se encuentra en la Sala VIII: Descubrimientos Geográficos (siglos XV al XVIII), en el Museo Naval de Madrid.



Ley primera. Que Las Indias Occidentales esten unidas á la Corona de Castilla, y no se puedan enagenar.

Por Donación de la Santa Sede Apostolica, y otros justos y legítimos títulos, fomos Señor de las Indias Occidentales, Islas y Tierrafirme del mar Oceano, descubiertas, y por descubrir, y están incorporadas en nuestra Real Corona de Castilla. Y porque es nuestra colutad, y lo hemos prometido y jurado, que siempre permanezcan unidas para su mayor perpetuidad y firmeza, prohibimos la enagenacion de ellas. Y mandamos, que en ningún tiempo puedan ser separadas de nuestra Real Corona de Castilla, desunidas, ni divididas en todo, ó en parte, ni sus Ciudades, Villas, ni Poblaciones, por ninguna persona. ...

RECOPIACION DE LAS LEYES DE LAS INDIAS
LIBRO TERCERO. TITULO PRIMERO
DE EL DOMINIO Y JURISDICCION. Real de las Indias.

1. Las variadas fronteras españolas en las Indias Occidentales

Uno de los derechos geopolíticos que demandó a la Corona de España, por mucho tiempo, las acciones reivindicatorias y posesorias para consolidar, proteger y especialmente legislar fueron sin duda sus “*fronteras*”, debido a que su principal frontera fue siempre la marítima, la cual, por sus características siempre fue muy peligrosa y muy difícil de consolidar, defender y ejercer los controles correspondientes; además de ser muy extensa, amplia e impredecible. De ahí que, debió llegar a tantos acuerdos internacionales, traducidos en “*Tratados*”, los cuales fueron analizados en el Capítulo III, páginas 369-393 de esta tesis.

Para entender ampliamente los conceptos geopolíticos referentes a territorio y fronteras de la España en la Edad Moderna, hay que entender el marco ideológico de este poder institucional y la política exterior de ese momento histórico, especialmente la diseñada por *Felipe II*, cuya base era la defensa ultranza del catolicismo y la magnificencia territorial heredada.¹ Pero anterior a lo pactado por *Felipe II*, ya se observa

¹ SANZ CAMAÑES, Porfirio. (2005). *La monarquía hispánica en tiempos del Quijote. España e Inglaterra: conflicto de intereses y luchas de poder entre 1585 y 1604*. SILEX ediciones. Madrid, págs. 557-558.

ESPAÑA CORTES. (1862). *Diario de las sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados. Legislatura de 1861 a 1862*. Volumen 3. No. 66. Editorial: Imprenta Nacional. Madrid, págs. 1179-1181.



la importancia preconcebida de preservar el derecho posesorio sobre el territorio y la legitimidad del Estado, mediante la modalidad del matrimonio de los *Reyes Católicos* que, como bien sabemos, fue un matrimonio dinástico que supuso una unión con un único norte: el de la soberanía de los dos reinos² imperantes en ese momento.

Fue una unión política bajo la administración única y superior del *Consejo Real*, más la unificación de la *Hacienda Pública*, de la *política exterior e interior*, del *ejército*, de las *órdenes militares* y la *inquisición*. Todo ello bajo el concepto de un *Estado Unificado*. Pero que, en la realidad de los hechos no se dio porque los *Reyes Católicos*, realmente implementaron el concepto de *Estado Moderno Absolutista*, con una división que entrañó las *Reales Audiencias* como los órganos superiores de impartir justicia y conservando los *fueros* y las *tradiciones* de los diversos pueblos.

De lo anterior se desprende que las “*Indias*” se convirtió en una incorporación a la *Corona de Castilla* a título de *descubrimiento* o “*Terra nullius*”³ pero, bajo la administración del *Consejo de Indias*. Hay una visión conceptual que a nuestro juicio vale la pena señalar y es la de *José María Jover*, quien, en un análisis de los términos *reino*, *frontera* y *guerra* desde el pensamiento político de la *Emperatriz Isabel*, durante el reinado de *Carlos V*, define a la frontera española del siglo XVI al XVIII, en una triple acepción⁴ y tal cual como las identifica así la citaremos a continuación:

1. La de “*raya*” o “*determinación de alcance puramente jurídico-territorial, que no lleva implícita ninguna idea de confín de peligro ni de defensa, sino sencillamente de límite entre dos demarcaciones contiguas*”.⁵ Este concepto es aplicable a los límites entre los estados peninsulares y fue aplicable a Portugal antes y durante la unión de las dos monarquías, hasta Felipe II.

² La vinculación de las dos Coronas supuso la unión de varios reinos, ya que la *Corona de Aragón* estaba integrada por los reinos de: *Aragón*, *Valencia*, *Mallorca*, el *principado de Cataluña* y los reinos de *Sicilia* y *Cerdeña*. Mientras que la *Corona de Castilla* comprendía la mayor parte de la península ibérica a excepción de los territorios aragoneses, Navarra, Portugal y el reino de Granada.

³ *Terra nullius* fue el concepto jurídico que utilizó la Corona española para reclamar los territorios descubiertos y que llamaron las Indias Occidentales.

⁴ JOVER ZAMORA, José María. (1963). *Carlos V y los españoles*. Ediciones RIALP, S. A., Madrid, pág. 215.

⁵ *Ibidem*. pág. 215.



2. La “*frontera*”: “*como sistema de fortalezas destinadas a estorbar una eventual invasión*”.⁶ Entendiéndose como esa línea divisoria total y fuertemente fortificada, combinada con la ayuda geológica de la tierra, traducida en una formación montañosa de gran altura, como los Pirineos y los Andes; garantizados por acuerdos internacionales de paz, recíprocamente aceptados. Como ejemplo de este tipo de frontera se encontraba la frontera de Guipúzcoa y la de Cataluña, en Europa y la Cordillera Andina en las posesiones en ultramar.
3. La de límite o “*frontera mediterránea*”: como “*confín de la tierra de cristianos, como zona de contacto, atravesada por recíprocas correrías entre cristianos e infieles*”.⁷ Este concepto tiene un fuerte estigma religioso, su origen lo encontramos en la Edad Media y en la posición religiosa castellana y portugués. Con este concepto se definieron las fronteras del norte de África, cuyas características fueron la inseguridad y un estado de guerra permanente. Por estas razones tanto las Baleares como las Canarias se convirtieron en verdaderos enclaves defensivos. Una forma de frenar la presión magrebí.

Desde cualquier punto de vista se puede concluir que, una vez iniciado el tiempo de la conquista de la *Indias Occidentales*, España empezó a surgir como una gran *potencia política mediterránea y atlántica*, todo lo cual y en virtud de las vicisitudes sucesorias sumadas a la política matrimonial de los *Reyes Católicos*, la convertiría en una *potencia europea*. Los anteriores acontecimientos y la muerte del *Rey Fernando*, colocaron en manos de *Carlos I* la vasta herencia de los reinos de *Castilla y Aragón*, y siendo este el heredero, por línea paterna, de los *Países Bajos, Luxemburgo* y el *Franco Condado*, así como de los dominios patrimoniales de la *Casa de Austria* y del título imperial. De esa forma nació la *Monarquía Hispánica*, también llamada la *Monarquía de los Austrias*, un *Estado supranacional* formado por múltiples reinos y territorios, cuyo único elemento de unión fue la persona del monarca.

⁶ Ibídem, pág. 216.

⁷ Ibídem, págs. 216-217.



Para la comprensión de esta división territorial con su consecuente dominio, en el siglo XVIII, citaremos el estudio realizado por *Antonio Ramírez Arcas* para presentar la división físico-geográfica⁸ de esa España colonial:

1. *España continental o peninsular*:⁹ Entendiéndose este territorio como la geografía ocupada en el continente europeo, específicamente en la Península Ibérica, propiamente dicho.
2. *España adyacente*:¹⁰ Este territorio es el conformado por las Islas Baleares en el mar Mediterráneo, al este de la Península; más las Islas Canarias, ubicadas frente a las costas occidentales de África, en el Océano Atlántico.
3. *España presidial*:¹¹ Son los establecimientos penales con sus territorios ubicados en las regiones costeras septentrionales del África, conocidas como Ceuta, Melilla, Chafarinas, Alhucemas y el Peñón de la Gomera. Según el investigador *Ramírez Arcas*: era allí donde se confinaban a los condenados por delitos muy graves y debían cumplir penas de cadena perpetua. También hay que considerar los *presidios novohispanos*, ubicados en las fronteras territoriales en lo que se conoció como el *Virreinato de la Nueva España*, en Hispanoamérica y que tuvieron objetivos diferentes a los de África. Este ítem está ampliamente documentado en el Capítulo V, páginas 528-547.
4. *España ultramarina o colonial*:¹² En este aparte, se define como la posesión y dominio de los territorios ubicados en ultramar, a saber: en América, las Islas de *Cuba*, *Puerto Rico*, *República Dominicana*, todas pertenecientes al Archipiélago de las Antillas. Sumándose a estas las posesiones ubicadas en Oceanía, conformadas por el *Archipiélago de Filipinas*; el *Archipiélago de la Polinesia* con las Marianas; y en África las islas de *Fernando Póo*, *Annobon*,

⁸ RAMÍREZ ARCAS, Antonio. (1859). *Manual descriptivo y estadístico de las Españas consideradas bajo todas sus fases y condiciones. Divisiones Físico-Geográficas de la Monarquía española. CAPITULO I*. Imprenta Nacional. Madrid, págs. 15-16.

⁹ *Ibidem*, pág. 16.

¹⁰ *Ibidem*, pág. 16.

¹¹ *Ibidem*, pág. 16.

¹² *Ibidem*, pág. 16.



Corisco y sus dependencias de Elobey en el Golfo de Guinea. Conclusión América en sí, comenzó siendo una gran frontera.

Retomando a la idea de límites entre *Estados*, se debe considerar las múltiples formas que buscó la *Monarquía española* para conservarlas, especialmente en el territorio Indiano. Si bien es cierto que estas fronteras marinas de cara a dos Océanos y a varios mares, se convirtieron en la meta vital, siempre a proteger, sin embargo, hubo una que fue el artífice de las fronteras terrestres. Esa “*frontera*” estuvo ubicada en el norte del *Virreinato de la Nueva España*, conocida también como “*el Septentrión*”.¹³

En el pasado, y actualmente, es una vasta “*frontera*” de una gran singularidad, favorecida por la riqueza paisajística, entre ellos manglares, zonas pantanosas, abruptas zonas de montañas, zonas áridas y hasta desérticas, con la peculiaridad de ser un escenario para los procesos migratorios hacia el norte y que se mantiene hasta nuestros días.

Visto lo anterior observamos que, el *Estado* español y su *gobierno monárquico*, se vieron emplazados a estructurar una renovada defensa de las fronteras en el territorio peninsular; agregándose a este las fronteras y el espacio geográfico de las posesiones en ultramar. Para lograr el éxito de tal proyecto *ius-bio-geopolítico*, procedió a la planificación de una organización político territorial, mediante la figura política-gubernamental de los “*virreinos*”, la cual se ejecutó en varios periodos. Para una comprensión historicista hemos considerado la investigación del historiador americanista sevillano *Francisco Morales Padrón*,¹⁴ quien describe la evolución de la siguiente forma:

Primera etapa o *Virreinato Colombino*: abarca desde el descubrimiento en el año 1492 hasta el año 1524. Y, evocando la descripción de *Francisco Morales Padrón*, en su artículo *Los Virreinos de América*: lo enunciamos como la etapa “...*de formación en el*

¹³ BERNABÉU ALBERT, Salvador. (2000). *El Septentrión novohispano: ecobistoria, sociedades e imágenes de frontera*. Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo. Editado por: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. España, pág. 9 y pág. 12.

JIMENÉNEZ NUÑEZ, Alfredo. (2006). *El gran norte de México: una frontera imperial en la Nueva España (1540-1820)*. Editorial Tébar, S. L., Madrid, págs. 80-82.

¹⁴ MORALES PADRÓN, José. (2000) *Los virreinos de América*. (Conferencia pronunciada en el curso “La Fundación de Occidente”) Artículo publicado en la revista *Cuenta y Razón*. No. 115. Fundación de Estudios Sociológicos – FUNDES. España, págs. 75-80.



que no se define todavía la personalidad política y jurídica de las Indias”.¹⁵ Con esta pre-estructuración jurídica, territorial y política se estableció la *Casa de la Contratación* en Sevilla y la homóloga suya en *Santo Domingo*. También se trató de definir la *naturaleza humana y divina* de los indígenas americanos. En lo referente al territorio y su gobernación, se dieron los pasos necesarios para establecer los organismos institucionales como el *Consejo Real y Supremo de Indias*.

Segunda etapa Se inició a partir del año 1524 y continúa hasta principios del siglo XVIII. Ha sido considerado como el periodo de la creación y la concreción de lo conquistado, para ello, la monarquía procedió a la creación de dos *Virreinos*. De esa forma y durante este periodo se dio el nacimiento de los dos primeros Virreinos, el *Virreinato de la Nueva España*, en el año 1535 con el virrey *Antonio de Mendoza* y el *Virreinato del Perú*, en el año de 1542 con el virrey *Blasco Núñez de Vela*. La estructura institucional siguió el modelo castellano para la organización de las Reales Audiencias.

Tercera etapa abarca todo el siglo XVIII, se suscita el cambio de dinastía tras la muerte del *Rey Carlos II* y el ascenso de la *monarquía borbónica* con sus reformas. La expansión de los dominios, en los territorios de ultramar, exigía una redistribución de los *virreinos* y de una nueva estructura político-gubernamental. Estas demandas generaron la creación de dos virreinos más, amén de los ya existentes. Estos fueron: el *Virreinato de Nueva Granada*, en el año 1717 y el *Virreinato del Río de la Plata*, en el año 1776.

Retomando el tema de este Capítulo y profundizando en la investigación observamos que, para la fijación de las nuevas fronteras, debió manejarse varios conceptos por la variedad geográfica y marítima de las mismas. Iniciando en el norte y en especial en el *territorio Novohispano*, allí se buscó una solución estructural conveniente y esta fue la creación de “*El Presidio*”¹⁶ como institución reguladora de las “*fronteras*”. Estas construcciones fueron fundamentadas siguiendo los modelos *urbanos colonizadores-comerciales* y con ellos las diversas *rutas y cominerías*, tal como lo describe *Philip Wayne*

¹⁵ Ibídem.

¹⁶ La etimología del termino *presidio* proviene del latín *praesidium*, que significa lugar de guarnecido, que puede ser una fortaleza o bastión a la que está adscrita una guarnición.



Powell, al referirse al *presidio* como *institución fronteriza*¹⁷ en el siguiente párrafo, transcrito de su obra:

"...este primitivo presidio de la frontera fue una respuesta imperial a uno de los más difíciles dilemas de la post-conquista novo-hispana. Y su éxito en la guerra defensiva y en la paz hizo posible, más fácil y factible, la prosperidad de otras instituciones fronterizas como la misión, el real de minas, las municipalidades y las haciendas de ganado y labor típicas de Aridamérica".

Página: 115

Esta defensa fue de enfrentamientos, por lo cual debió buscar las soluciones viables en la evolución de la artillería. Para ello la Corona española asumió una transformación radical de los criterios defensivos y se abrió a las nuevas estrategias de la Edad Moderna, aplicándolas a los nuevos sistemas de fortificación, a la armada naval, a los modelos urbanos colonizados-comerciales y la poliorcética.

Para el año 1554, *Pietro Cataneo*, en su tratado publicado en Venecia, planteaba la necesidad de *fortificar las fronteras*.¹⁸ Este principio fue un gran aporte para los criterios defensivos del expansivo reino de España, los cuales se convirtieron en un campo de experimentación de la nueva arquitectura militar española. En consecuencia, los ingenieros militares de la Corona se internacionalizaron y la arquitectura fortificada se globalizó.

Estas novedosas ideas formaron parte del criterio creativo de los *ingenieros del rey*, como los hermanos Antonelli, quienes fueron responsables del primer proyecto de fortificación hispano. Su formación y dominio del abaluartado lo utilizaron como el concepto generador de las singulares trazas de las fortificaciones construidas en la península y luego en el Nuevo Mundo, durante el reinado de Felipe II, como medio defensivo de fronteras y territorios.

¹⁷ WAYNE POWELL, Philip. (1952). *Soldiers, Indians & Silver: The Northward Advance of New Spain, 1550 – 1600*. University of California Press. Berkeley and Los Angeles, California. EE. UU, pág. 151.

WAYNE POWELL, Philip. (1987). *Génesis del Presidio como Institución Fronteriza, 1569*. *Estudios de Historia Novohispana*. Revista de la Universidad Autónoma de México. Volumen 9, No. 009. México, págs. 19-21.

Consultada la página web oficial del Portal de Revistas de la UNAM – México, en fecha: 17 de julio del 2013: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehn/issue/view/274/showToc>

¹⁸ CATANEO, Pedro. (1544). *I Quattro Libri di Architettura Primi*. Capítulos: IV y XXI.



1.1. Las Capitulaciones de Santa Fe

Se hizo una amplia referencia sobre las *Leyes de Indias* e incluso se reseñó sobre las *Capitulaciones de Santa Fe*,¹⁹ pero es en este Capítulo IV, donde cobra gran importancia entender todo lo referente a estas *Capitulaciones* y como influyeron en la colonización de las *Indias Occidentales*, ya que se suscribieron en el proceso del *Descubrimiento de América*, de esa forma se constituyeron en el primer documento jurídico dictado para las *Indias Occidentales*.

Las *Capitulaciones* fueron acordadas en la ciudad de Santa Fe de la Vega de Granada, el 17 de abril de 1492, entre los Reyes Católicos: Isabel de Castilla y Fernando de Aragón por una parte y Cristóbal Colón por la otra. El fin último de este acuerdo fue: el de regular las condiciones y la realización del proyecto expedicionario hacia las “*Indias*” y que culminó con el arribo del navegante y su flota en las costas de América. Está dividida en: una primera parte que trata sobre los privilegios otorgados a Cristóbal Colón y se sintetizan en:

1. Se reconocía y daba el título vitalicio y hereditario de Almirante Mayor de la Mar Océana a Cristóbal Colón.
2. Se le otorgaba el título de virrey y gobernador general de los territorios descubiertos.
3. Se le reconocía el derecho a percibir el 10% de los gananciales de todos aquellos productos, provenientes de las tierras descubiertas y que comercializaran en Europa.

La segunda parte trata sobre los compromisos y obligaciones de Cristóbal Colón para con la Corona de España y se sintetizan en:

1. Todos los territorios descubiertos serían propiedad de los reyes católicos de España.

¹⁹ A.G.I. PATRONATO, 295, N.2. / INDIFERENTE, 418, L.1, F.1R-1V / Transcripción del Texto en Apéndice I, págs. 1098-1099.



2. La evangelización obligatoria de todos los habitantes de las tierras descubiertas.
3. La Contribución del 12% para la construcción de los navíos comerciales y a cambio recibiría el mismo porcentaje de los gananciales obtenidos por los citados navíos.

El principio jurídico y primeras normas del recto entendimiento y la buena fe, contribuyeron en esa nueva realidad geográfica, la cual, como veremos, fue el primer paso a la institucionalidad para la incorporación de las tierras del *Nuevo Mundo* al *reino de Castilla*, en función del derecho público castellano. Su naturaleza jurídica fue la de un “*Contrato*” el cual, y posteriormente fundamentó el *origen del sistema político indiano*, de ahí que -como lo expresa Antonio Dognac Rodríguez-, sea considerado el primer “*conjunto de reglas jurídicas aplicables en las Indias*”²⁰.

Fue a causa de estas Capitulaciones que el marco jurídico e institucional de *Virreinato* y *Gobernación*, cobraron fuerza como administración territorial, porque, si bien es cierto que Cristóbal Colón no ejerció como Virrey en las Indias, si detentó dicho vicariato, tal como lo refiere el jurista español *Juan de Solórzano*²¹ en su explicación sobre que:

“...este cargo lo ejerció el primero de todos en la Nueva España don Antonio de Mendoza, el año 1535”.

Capítulo XII, página: 2117

Como se ha podido observar, las *Capitulaciones de Santa Fe*²² se circunscriben en la doctrina histórica y en la doctrina jurídica, siendo estas valoraciones, las que definen su gran importancia como *concesión colombina* en todas las esferas citadas, de ahí que, se deba considerar como uno de los más importantes documentos histórico-jurídicos.

²⁰ DOUGNAC RODRÍGUEZ, Antonio. (1994). Manual de Historia del Derecho Indiano, II. México, pág. 14.

²¹ SOLÓRZANO Y PEREYRA, Juan. (1996). *Política Indiana*, III, V, capítulo XII, 2, Madrid, pág. 2117.

²² Consultada la página web oficial del Archivo de la Corona de Aragón: http://www.xn--espaescultura-tnb.es/es/archivo-biblioteca/barcelona/archivo_de_la_corona_de_aragon.html

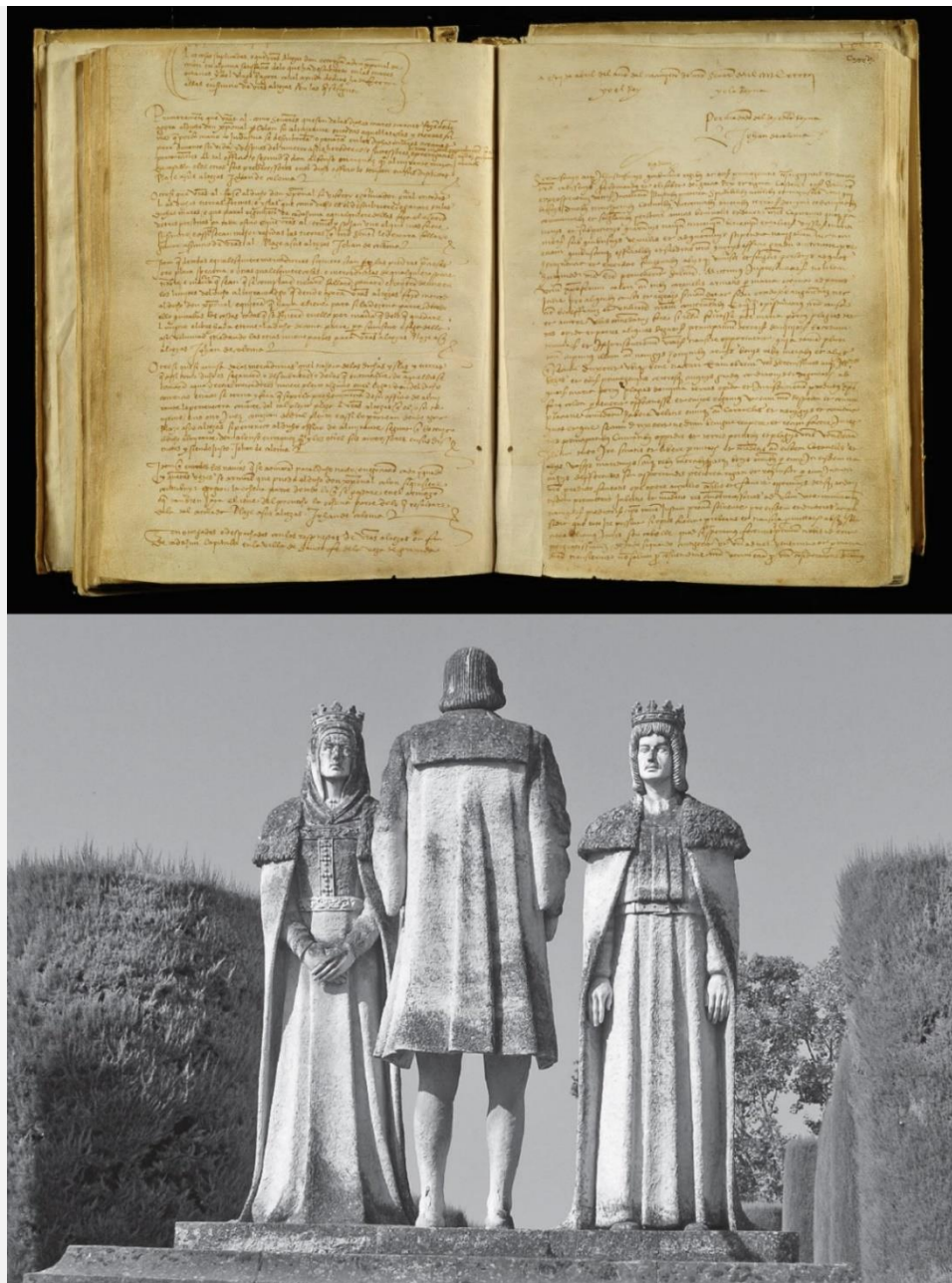


Figura: 10

CAPITULACIONES DE SANTA FE

F 1: Capitulaciones de Santa Fe

Fuente: PATRONATO, 295, N. 2, - Asiento en el registro cedulario en INDIFERENTE GENERAL: INDIFERENTE, 418, L. I, F.1R-IV – En el Archivo de la Corona de Aragón, registro de la Cancillería, en la unidad Archivo Real: ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN, REAL CANCELLERÍA, REGISTROS, NÚM. 3569, en los folios 135v-136v.

F 2: Conjunto escultórico: Entrevista entre los Reyes Católicos y Cristóbal Colón para los preparativos del viaje. Está ubicada en los jardines del Alcázar de los Reyes Cristianos, en la ciudad española de Córdoba.

Fuente: Julius Marstrand



2. Las formas de colonización en las Indias Occidentales

El análisis cosmológico-religioso de la colonización española, confirma que esta estuvo fuertemente influenciada por la religión, en este caso la católica. Se puede afirmar que fue una conquista con un fuerte carácter religioso, con la imposición del idioma español y de una cultura totalitaria, cerrada y anti-reformista; agravada por una visión económica de gran influencia feudal, con rasgos de un capitalismo muy primitivo y mercantilista.

Se hizo con gran prontitud, facilitado por la premura de la conquista del *Imperio Azteca* por *Hernán Cortés*, entre los años 1519 a 1521, seguido del *Imperio Inca* por *Francisco Pizarro*, entre los años 1531 a 1533. La historiografía nos muestra, como en poco más de medio siglo, los conquistadores españoles lograron incorporar estos vastos territorios, ubicados en el norte, el centro y el sur del continente americano, los cuales luego serían las geografías de los dos grandes virreinos: el *Virreinato de la Nueva España* y el *Virreinato del Perú*.

La rapidez de la organización administrativa de la América española, facilitó el proceso de ocupación con miras a procurarse los excedentes económicos que permitió un asentamiento estable, apoyándose en los emplazamientos de los antiguos asientos de estas grandes culturas autóctonas. Su complejidad y organización sociopolítica fueron facilitadores psico-sociales y económicos, en provecho de los conquistadores y en consecuencia inmediata para el Imperio Español. De esta forma, para mediados del siglo XVI, la América española había alcanzado prácticamente sus límites máximos, tanto en lo concerniente a productividad como en lo comercial.²³

Retomando las particularidades de ese primer momento de ocupación, a la que siguió la fase de explotación de los recursos y los territorios de las nuevas tierras, se observa, en la primera fase de la conquista y colonización el uso de tres sistemas: las *Mercedes*, los

²³ MIGNOLO, Walter D. (2003). *Historias locales / diseños globales: Colonialidad, conocimientos subalternos y pensamiento fronterizo*. Traducción de Juanmari Madariaga y Cristina Vega Solís. Ediciones AKAL, S. A., Madrid, págs. 200-206.



repartimientos y las *encomiendas*. Ya, en su siguiente fase destacaron la misión colonizadora de las *órdenes mendicantes*.²⁴ Veamos en que consistieron tales métodos.

2.1. Las Mercedes de tierras, resguardos, ejidos y derechos de estaca

La intervención estatal a gran escala, en búsqueda de coartar cualquier iniciativa individual fue la característica principal del *sistema colonial español*, en aquel tiempo histórico de los descubrimientos y luego la colonización; mediante controles extremos y una burocracia ineficiente y constante. Pero, este no era el único fenómeno de inmovilidad de la propiedad de la tierra, en especial la agraria, había un segundo y fue la gran importancia la propiedad eclesiástica, tanto en extensión como en riqueza, ya que eran considerados *bienes de manos muertas*.²⁵ Finalmente, un tercer fenómeno lo constituyó la transmisión de la propiedad territorial como sucesión hereditaria que como enajenación directa a un particular, siendo esta una estructura social, que como *agente económico* facilitó la cohesión familiar y social de una *casta de terratenientes*, con privilegios políticos.

Expuestos los factores institucionales y sociales del mecanismo regulador económico de tierras de la España peninsular, podremos tener una visión profana de ese *antiguo régimen* y su ecuación entre el número de hombres y el espacio roturado para la producción. Pero, en Hispanoamérica, en principio, la propiedad territorial con todas sus componentes pertenecía al rey de España y, solo se podía tener acceso a su titularidad y dominio privado de las tierras, mediante *Merced Real*, *capitulaciones* y las *subastas*.²⁶

²⁴ LOCKHART, James y SCHWARTZ, Stuart B. (1992). *América Latina en la Edad Moderna*. Una Historia de la América española y el Brasil coloniales. Ediciones AKAL S. A. Madrid, págs. 20-22.

SUÁREZ FERNANDEZ, Luis, RAMOS PÉREZ, Demetrio, COMELLAS, José Luis y ANDRES-GALLEGOS, José. (1984). *Historia general de España y América, Evolución de los Reinos Indianos. Los reinos americanos y el desarrollo de su modalidad*. Volumen 9. 2da. Edición. Ediciones RIALP, S. A. Madrid, págs. 16-17.

²⁵ *Bienes de manos muertas*: bienes excluidos del comercio.

²⁶ SUÁREZ FERNANDEZ, Luis, RAMOS PÉREZ, Demetrio, COMELLAS, José Luis y ANDRES-GALLEGOS, José. (1984). *Historia general de España y América, Evolución de los Reinos Indianos. Los reinos americanos y el desarrollo de su modalidad*. Volumen 9. 2da. Edición. Ediciones RIALP, S. A., Madrid 1984, págs. 239-241.



2.2. Los repartimientos

El fuerte sentimiento de acaparar todos los excedentes de la economía indígena, con el justificante de ser el beneficio de la conquista, provocó la institucionalización de *los repartimientos* en las Indias, como primera acción de garantía para recibir, en forma privilegiada, el botín inmediato de la conquista y en el futuro, los recursos permanentes, siendo estos las premisas que hacían viable el asentamiento duradero de los españoles; de ahí que fuese tan importante el dominio y la asignación de indígenas como fuerza de trabajo gratuito para los encomenderos indianos y para la Corona española.

Los descontentos no se hicieron esperar y el estímulo a iniciar otras conquistas en busca de “*nuevos dorados*” y una mejor recompensa, provocó una proliferación de ciudades en un breve lapso de tiempo y la ocupación de un gran territorio.

2.3. La encomienda indiana y los encomenderos

Para la incorporación de los nuevos territorios descubiertos, la Corona castellana debió utilizar la “*encomienda*” como institución de comportamiento múltiple, ya que ella accionaba bajos varios aspectos: *políticos, económicos y jurídicos*. De ahí que la *encomienda indiana*,²⁷ se puede considerar como la “*primera clave de la sociedad indiana*”,²⁸ la cual se fue desarrollando por fases, tal como lo expresa el profesor Luis Navarro García en su obra y que expondremos a continuación:

1. La “*fase antillana*”: sus inicios se encuentran inmediatamente del establecimiento de las instituciones castellanas en La Española, de la mano de Nicolás de Ovando, en el año de 1502.
2. La “*fase continental*”: comienza en *Mesoamérica*, tras la conquista del imperio *Anáhuac* por *Hernán Cortés*, en el año 1521 y luego se fue

²⁷ GIBSON, Charles. (1986). *Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810)*, traducción de: Julieta Campos. Colección América Nuestra, No. 15, América colonizada. Editorial: Siglo XXI Editores, S.A. de C.V., Coyoacán – México, D.F., págs. 63.

²⁸ NAVARRO GARCÍA, Luis. (1996). La encomienda, primera clave de la sociedad Indiana. En RUIZ RIVERA, Juan B. y HORST PIETSCHMAN (coordinadores). *Encomiendas, indios y españoles*, Publicado por: Münster, LIT, AHILA, 1996, pág. 34, Cuadernos de Historia Latinoamericana, No. 3.



proliferando por todos los territorios indianos, en la medida que estos se fueron anexando a la jurisdicción de la Corona española.

En el *aspecto político*, la “*encomienda*” sustituyó, el poder de las *jerarquías aborígenes* y en su lugar colocó y empoderó el gobierno jerárquico de los conquistadores, como representantes de la *Monarquía española*, aunado a lo anterior la Corona española trató de evitar que esta, se convirtiera en un mecanismo de *poder señorial* en los estamentos rurales y para ello, obligó a los “*encomenderos*” ubicar su residencia en los centros urbanos cercanos.

En el *aspecto jurídico*, también la Corona española trató de cuidar toda posibilidad sobre que, la “*encomienda*” se convirtiera en un derecho de herencia, para evitarlo, limitó el tiempo de usufructo a dos generaciones, finalizado el tiempo de *privilegio*, este debía revertir a la Corona, como su única posesionaria y dueña.

En el *aspecto económico*, una de las decisiones fundamentales fue sobre el “*tributo*” dado a los caciques, ya que este beneficio se transfirió a los conquistadores españoles, como símbolo de sujeción y sumisión. Otra decisión tomada tuvo que ver con la *obligación tributaria*, la cual y por ningún concepto podía ser sustituida por una exacción de trabajo gratuito.

En el tiempo, nada de estas prohibiciones se cumplieron, ya que los encomenderos establecieron sus viviendas familiares en los espacios de las “*encomiendas*”. Igualmente, realizaron todos los artilugios jurídicos para perpetuar el goce de los privilegios por parte de sus herederos y familias. Y por último la *obligación tributaria*, fijada en moneda o en especies, la convirtieron en trabajo de los indios para su enriquecimiento y beneficio de los encomenderos.



2.4. Misiones y la evangelización en la expansión y consolidación de fronteras

En la historiografía de la conquista y colonización se detalla profusamente la llegada de las diferentes órdenes misioneras, acompañando a los primeros colonizadores. La razón es obvia y se desprende del contenido mandatorio, de las *Bulas Alejandrinas*, las cuales, como ya hemos descrito en el tema sobre del *Derecho Censuario Pontificio*, en el Capítulo III, Páginas 362-368 la Iglesia se subrogó la misión de simbolizar la unidad del nuevo imperio de la cristiandad y esa posición misional la ejecutó en los nuevos territorios con todo el apoyo de los *Reyes Católicos*.

En el citado Capítulo, páginas 363-368, también se ha explicado la intervención del Papa Alejandro VI, al conceder el “*Derecho de Conquista*” a los Reyes Católicos, mediante la “*Bula Intercaetera*”. Con este derecho otorgó la exclusiva evangelización del Nuevo Mundo, señalando la zona para nuevos descubrimientos como “*Dominus Orbis*” con potestad apostólica. La finalidad misional fue la condición esencial impuesta por la citada “*Bula*” y lo confirma el hecho cierto de cómo la mayoría de los pueblos indígenas de América fueron incorporados a la fe cristiana, mediante la catequización llevada a cabo por las órdenes mendicantes.

En consecuencia y como hecho probado, la presencia de las diferentes órdenes religiosas, principalmente los franciscanos y los dominicos, quienes tenían como objetivo principal la introducción y adoctrinamiento de los indígenas al cristianismo y a las maneras de vida europea, de esa forma se daba cumplimiento al compromiso asignado sobre la conversión indígena y se garantizó la creación de una nueva sociedad cristiana, ausente de maldades y vicios tan comunes en la europea, pero sin descartar algunos valores morales de los indígenas, entre ellas el respeto de la persona y sus tradiciones grupales.

Es evidente que, los poderes públicos de España emplearon con gran efectividad a las *órdenes religiosas*, como agentes colonizadores. Pero también fue la compleja misión de los frailes para evangelizar a todas esas comunidades indianas, lo que facilitó la conquista, pese a las dificultades que esta acción suponía, ya que estaban repartidas en un extenso y desconocido territorio que, en muchos casos era agreste e inhóspito, amén de



la resistencia manifiesta de los citados grupos, quienes se negaban a aceptar su presencia, su doctrina y a los conquistadores.

Pese a que, en un principio los misioneros acompañaron a los conquistadores, no es sino hasta el siglo XVI cuando se inició la verdadera penetración misionera en Hispanoamérica, mediante la fundación de los “*pueblos de misión*”, -este inciso está ampliamente tratado en este Capítulo, en las páginas: 411-419 de esta investigación-. Luego, en el siglo XVII con la consolidación colonial española en el Nuevo Mundo, comenzó el gran desarrollo de la fundación de misiones por todo el territorio en cuestión. Finalmente, en el siglo XVIII se sucedió el gran apogeo de la obra misional. De ahí que, las bases de ese gran plan general de colonización y evangelización española estuvieron: en las *misiones*, los *pueblos de misión* y los *presidios*.

El traslado de las *órdenes mendicantes* a Hispanoamérica y el cumplimiento de su objetivo, tal como lo establecía *La Bula Intercoetera*²⁹ del 3 de mayo de 1493, requirieron de la Corona española una dotación económica y una asignación territorial. Si bien es cierto, los *Reyes Católicos* recibieron como propiedad personal las nuevas tierras, y con ellas el derecho de recibir los diezmos y las primicias eclesiásticas en la Indias, también les fue otorgado el “*Patronato Universal*” sobre la *Iglesia de Indias* y todas las responsabilidades que de dicho Patronato se generaron. De esa forma, los *Reyes Católicos* y los sucesivos reyes de la Monarquía española asumieron la responsabilidad de proteger la Iglesia y la difusión de la fe en las Indias.

En realidad, la clave de los privilegios de los misioneros fue la “*Bula Omnímoda*”³⁰ del Papa Alejandro VI, en el año 1552. En el *sistema misional*, esto significó que los religiosos encargados de los pueblos indígenas, podían actuar como curas de almas y como párrocos, bajo las órdenes de sus superiores y no de los obispos. Esta omnímoda autoridad apostólica, podían ejercerla dentro de los obispados a una distancia no menos de dos días de la residencia del obispo. De esa forma los *pueblos de misión* pudieron funcionar bajo la condición de parroquias exentas de jurisdicción episcopal, lo cual trajo

²⁹ Esta Bula imponía la obligación de enviar misioneros a los nuevos territorios descubiertos, también se fue agregando los sistemas del Patronato Real, del Vicariato Real y con el ascenso de los Borbones a la monarquía española se agregó el Regalismo Borbónico. Ver: el Capítulo III de esta tesis, pág. 363.

³⁰ Ver: el Capítulo III de esta tesis, pág. 363.



como consecuencia que se convirtiera en el punto neurálgico y motivo de las diferencias y litigios entre los regulares y la jerarquía eclesiástica ordinaria.

Resumiendo, los Reyes instituyeron el *Estado misional específico* para las Indias, basado en el *Estado confesional europeo*, creándose así una muy estable unidad de lengua, de espíritu y de creencias, que rebasó cualquier diversidad étnica y cultural. Pero siguiendo la acción misionera de la Corona española, en los nuevos territorios y en consecuencia su organización territorial, citaremos la distinción hecha por el historiador de la Iglesia en Indias Don *Pedro Borges Morán*,³¹ quien, según la organización espacial, las identifico como:

1. *Misiones nucleares* (1493-1573): se establecieron en los núcleos urbanos de gran importancia, los cuales se ubicaron en los territorios ocupados por las grandes culturas prehispánicas y no fueron designadas como *misiones*.
2. *Misiones radiales o periféricas* (1573-1824): este modelo surgió a raíz de la territorialización de la evangelización; con lo cual se entiende que cada orden religiosa le fue asignada una zona geográfica claramente delimitada y en exclusividad. De ahí, se empleó el concepto *misiones* para referir explícitamente las áreas geográficas en vías de evangelización.

Pero, hubo otras denominaciones para definir el citado *espacio misional*, dependiendo de la *administración secular*, bajo la cual actuaban y se conocieron como:

1. *Doctrinas*: presentes en las dos anteriores etapas anteriores, caracterizadas por una población principal, también denominada “*cabecera*”, desde este centro, los misioneros residentes daban atención a las aldeas inmediatas y a estas se les conocía como *aledaño*, *anejo*, *visita*, *estancia* o *misión*. En el transcurrir del tiempo, también se le dio este calificativo a la *parroquia de indios*. Y, en el siglo XVII se designó con este nombre a los territorios en vías de evangelización.
2. *Conversión o Conversiones*: Es la acepción plural utilizada para la “*misión*”, utilizada a partir del siglo XVII.

³¹ BORGES MORÁN, Pedro. (1992). *Religiosos en Hispanoamérica*. Editorial MAPFRE. Madrid, pág. 340.



3. *Reducción*: este término refería a un *pueblo misional* en vías de evangelización y en plural hacía referencia a un conjunto de poblados o misiones locales

El trabajo misional, de aproximadamente 20.000 misioneros, fue muy dinámico y expansivo, ya que en poco más de tres siglos lograron evangelizar al grupo humano existente, en alrededor de 14.500.000 km², crearon y consolidaron una red urbana en el citado espacio, gestándose un fenómeno psico-social y religioso de tal magnitud, singularísimo en la historia humana. Esta expansión de la acción misional ocasionó la necesidad de organizar la iglesia, siguiendo el proceso de la conquista y obligó muy pronto a la creación de obispados y luego arzobispados. Es así como para el año 1511, se erigió el primer obispado en el Nuevo Mundo, con sede en Santo Domingo, seguido por el obispado de Puerto Rico, la creación de la diócesis de Coro y la de Santa Marta, en el año 1531, finalmente, en 1546 la catedral de Santo domingo se convirtió en Metropolitana.

Fueron los *franciscanos* los que iniciaron esta apoteósica evangelización, en el año 1524, les siguieron los *dominicos*, en el año 1526, luego los *agustinos*, en el año 1533, finalmente los *jesuitas* y la *Compañía de Jesús* a finales del año 1572. Lo importante y lo cierto del caso fue que, estas misiones con sus “*pueblos de misión*”³² sirvieron de base para nuevas exploraciones y la *frontera misional* sirvió para avanzar, pese a las oposiciones violentas a la intromisión de los misioneros.

Colonización franciscana en América

Fue muy significativa la presencia de la *Orden franciscana* en la colonización del *Nuevo Mundo*; la cual, desde el segundo viaje de Cristóbal Colón, inició una actividad muy dinámica con referencia en su ministerio. Los anales de la historia comentan la realización de la primera *Misa* en *La Española*, celebrada el 6 de enero de 1494, por el Padre Fray Bernardo Boix, punto de partida de las nuevas gestas religiosas a favor de la colonización de América.

³² *pueblos de misión*: son los pueblos que fueron fundados por los misioneros de las diversas congregaciones, durante la colonia en el Nuevo Mundo. Su población fue mayoritariamente indígena.



Los franciscanos se desprendieron muy pronto de los conquistadores. Para suavizar los efectos de la conquista en los indígenas, los franciscanos implementaron la *colonización franciscana*, para la estructuración del territorio y su *conjunto misional*. Estas fueron tres modalidades, los cuales se dieron a través de tres instituciones, aplicadas de la siguiente forma: la fundación del *conjunto religioso*, acompañado por el “*presidio*” como fuerza militar y los “*pueblos civiles y de indios*” como la población civil.

En los inicios del siglo XVII, la incursión misional franciscana hacia el norte fue decisiva en la apertura de nuevos caminos en Texas y en las Californias, en América del Sur se dio a las orillas del río Orinoco. Exitosas fueron las reducciones de Tucumán, Paraguay y las del Río de la Plata, como también fue importante el papel que jugaron en la fundación de Montevideo, buscando solucionar la preocupación de la corona española por la presencia de Portugal en la zona del Plata.

Primeros pueblos de misión por los Dominicos

Durante la colonización, la iglesia y las distintas órdenes religiosas se constituyeron en uno de los pilares sobre el cual se estructuró y se mantuvo el sistema colonial hispánico.

La acción colonizadora de la Orden dominica se inició en los últimos meses del 1510, dirigidos por Fray Pedro de Córdoba. Luego se apersonó otro grupo, en el año 1511, constituido por dieciséis frailes, quienes llegaron a la isla de La Española, actual Santo Domingo. Su mayor actividad misional la realizaron durante el siglo XVI, extendiendo su trabajo misional a las islas de Cuba, Jamaica, Puerto Rico, Margarita y el norte de Venezuela. Entraron en México en el año 1526 e inmediatamente se extendieron a Guatemala, resto del territorio Centroamericano y el norte de Colombia.

Las ideas morales de las órdenes mendicantes eran más o menos parecidas: la implantación institucional de los sacramentos y de la doctrina cristiana, los votos de castidad y de pobreza. Pero, de todas las órdenes, fueron los dominicos los más austeros exponentes de la reforma monástica de la época y de la más estricta observación.



La Compañía de Jesús

El origen de la *Compañía de Jesús*³³ se debe a *San Ignacio de Loyola* como fundador, en el año 1534, convirtiéndose en la principal fuerza de la *Iglesia Católica*, durante el proceso histórico de la *Contrarreforma*. Entre las renovaciones resalta: la lograda a nivel pedagógico en toda Europa y siendo una Orden vanguardista religiosa.

En la conquista americana, su presencia estuvo justificada por la necesidad de cumplir los objetivos de cristianización de los pueblos indígenas dominados. Pero, ante los rumbos descontrolados de la conquista española, el rey Carlos I de España tomó la decisión de pedir la intervención de la Orden de los jesuitas y en paralelo el rey Juan III de Portugal tomó igual decisión. De ahí que, a finales del año 1572 estas resoluciones fuera el preámbulo para la presencia de la *Compañía de Jesús*, en el Nuevo Mundo.

Su actuación estuvo enmarcada por las pautas de evangelización acordadas en el *Concilio de Lima*, referente al trato y buena evangelización de los nuevos fieles, acordando severos castigos para aquellos que tuviesen procedimientos abusivos contra los indígenas. Igualmente, se buscó soluciones para el aprendizaje del idioma, pero ante las dificultades presentadas, los misioneros decidieron aprender las lenguas indígenas, como fue el caso de los frailes Juan de Tecto, Juan de Ahora y Pedro de Gante, quienes aprendieron el nahua.

En la segunda mitad del siglo XVIII destacaron dos acontecimientos que motivaron cambios en las necesidades del rey Felipe V de España, en relación a establecer asentamientos en los territorios del norte, para ese momento inexplorados. El primero de ellos fue la inminente exploración rusa en la colonización de Alaska; un hecho que promocionó el nacimiento del Camino Real.

El segundo evento fue durante el reinado del Rey Carlos III, el cual consistió en la expulsión de los jesuitas de España en el año 1767.³⁴ Lo cual, trajo como consecuencia el abandono del proyecto educativo, dirigido por la *Compañía de Jesús*, tanto en España como

³³ SUÁREZ FERNANDEZ, Luis, RAMOS PÉREZ, Demetrio, COMELLAS, José Luis y ANDRES-GALLEGU, José. (1984). *Historia general de España y América, Evolución de los Reinos Indianos. Los reinos americanos y el desarrollo de su modalidad*. Volumen 9. 2da. Edición. Ediciones RIALP, S. A., Madrid, págs. 417-418.

³⁴ Consultada la página web de la Biblioteca virtual Miguel de Cervantes, en fecha: 13 de septiembre del 2014: http://www.cervantesvirtual.com/portales/expulsion_jesuitas/expulsion_espana/



en sus posesiones en ultramar, lo que constituyó un gran menoscabo para la formación de las nuevas generaciones en Hispanoamérica y sus misiones.

Los Jesuitas en América

La llegada de la Orden de los jesuitas al Nuevo Mundo, se realizó en el año 1549, por el territorio del actual Brasil y luego a Paraguay y el oriente de Bolivia. Para el año de 1566 arribaron a las Floridas propagándose por las tierras hispanoamericanas y, en el año 1567 se hizo presente en el Virreinato de la Nueva España.

La estructuración y consolidación de su sistema misional, necesitó de varias décadas y para lograr su objetivo, desarrollaron dos metodologías; la primera fue lograr el contacto técnico y la segunda fue la de atracción de los indios, mediante el aprendizaje de sus lenguas, reuniendo la población, la cual, en varios lugares se contó en miles de habitantes.

Su novedosa infraestructura administrativa, económica y cultural, con un fuerte carácter auto-suficientes y bajo régimen comunitario, permitió su solidez y sus libertades en la toma decisiones político-gubernamental, donde los nativos fueron cómodamente dogmatizados, cristianizados y estimulados a ser creativos con un elevado grado de sofisticación, siguiendo el modelo europeo. Esta actitud conllevó al debate ideológico, generado especialmente las misiones jesuíticas de Paraguay y las de oriente de Bolivia, donde algunos críticos las presentaron como la realización de una *utopía cristiana*, mientras que para otros fueron una *teocracia opresiva e intolerante*.

Hay una tercera valoración, generado por el papel fundamental, de estas misiones, en la definición de los límites de la Corona española en Sudamérica y al mismo tiempo, su posición de fuerza de contención ante la expansión de Portugal, en la región del Río de la Plata y el Río Amazonas, esta última se convirtió en una invasión altamente agresiva a causa de los “*bandeirantes*”³⁵ de Sao Paulo

³⁵ O'NEIL, Charles E., DOMINGUEZ, Joaquín María. (2001). *Diccionario histórico de la Compañía de Jesús: AA-Costa Rica*. Tomo I. Editado por: Universidad Pontificia Comillas, Madrid, pág. 335.



Presencia de los Capuchinos

A partir del siglo XVII, la Orden capuchina se hizo presente en el continente americano. Sus misiones se hicieron presentes en Colombia, Cuba, Louisiana y Venezuela. En el caso particular de Venezuela,³⁶ los capuchinos establecieron cuatro misiones, muy importantes y de gran extensión territorial, en el siguiente orden cronológico:

1. *Misión de Cumaná*, fundada en el año 1647 y permaneció funcionando hasta 1811. Estuvo a cargo de los capuchinos de la provincia de Aragón, quienes ya se encontraban en Venezuela desde el año 1657. Bajo su administración tuvieron los territorios de los llanos de Cumaná, hasta el sur del Río Orinoco y su delta; en toda esta región lograron fundar cuarenta y cinco *pueblos de misión*.
2. *Misión de los Llanos de Caracas*,³⁷ su fundación se realizó en el año 1658. La regencia estuvo a cargo de los capuchinos andaluces. Sus extensiones abarcaron desde Cumaná, toda la zona costera del Caribe, incluyendo los ríos Orinoco y Meta por el sur y por el noroeste incluyó los territorios del lago de Maracaibo. En todas estas regiones llegaron a fundar hasta ciento siete *pueblos de misión*. Para el siglo XVIII el dominio de los territorios los extendieron hasta la región de las fuentes de los ríos Orinoco y Rionegro, llegando a colindar con jesuitas y franciscanos de las citadas regiones.
3. *Misión de Trinidad y Guayana*,³⁸ tuvo sus comienzos en el año 1678, con el arribo de los primeros misioneros a la isla de Trinidad; su actividad duro hasta

³⁶ MORÓN, Guillermo. (1971). *Historia de Venezuela*, Tomo IV, Editorial: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, págs. 643-648.

³⁷ CARROCERA, Buenaventura de. (1972). *Misión de los Llanos de Caracas. Documentos (1750-1820)*. Tomo III. Editorial: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas, pág. 51.

A.G.I., Santo Domingo, 804.

A.G.I., Santo Domingo, 808.

ARELLANO, Fernando. (1987). *Una introducción a la Venezuela prehispanica: cultura de las naciones indígenas*. Editado por: Universidad Católica Andrés Bello. Caracas, págs. 201-203.

³⁸ CARROCERA, Buenaventura de. (1979). *Misión de los Capuchinos en Guayana*, en: *Fuentes para la Historia colonial de Venezuela*, Tomo I. Editorial: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. Caracas.



el año 1817. La responsabilidad y administración de esta misión estuvo a cargo de los capuchinos de la provincia de Cataluña. Las zonas comprendidas fueron: Guayana, también conocida como zona del Caroní, extendiéndose hasta la confluencia de los ríos Orinoco y Caroní.

4. *Misión de Maracaibo*,³⁹ hubo un primer intento de evangelización, ordenada por una Real Cédula en el año 1691,⁴⁰ pero fracasó. Su fundación se logró en el año 1693. Fue dirigida por los capuchinos valencianos. Sus territorios se extendieron desde las costas orientales del golfo de Maracaibo, hasta el río Magdalena; por el norte dominó el Caribe, mientras que, por el sur, sus límites llegaron hasta la ciudad de Ocaña. En el año 1749, esta misión fue dividida en dos regiones misionales: la primera quedó bajo el dominio de los capuchinos valencianos y sus territorios fueron: parte de Santa Marta y toda la Guajira; la segunda fue dada a los capuchinos navarros, con los territorios de Maracaibo, Mérida y la Grita. Entre las dos misiones fundaron un total de veintiséis pueblos de misión.

Los Mercedarios

Esta Congregación fue fundada por San Pedro Nolasco⁴¹ en el año 1218, como la “*Orden de Nuestra Señora de la Merced*” y estaba formada por clérigos y caballeros. La Orden fue aprobada por el Papa Honorio III y luego ratificada por el Papa Gregorio IX.

Doce clérigos encabezados por *Bernardo Buill*, como primer *vicario apostólico de las Indias*, partieron desde Cádiz, el 25 de septiembre de 1493, en el segundo viaje de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo. Entre ellos se encontraban no menos de dos

ARELLANO, Fernando. (1987). Una introducción a la Venezuela prehispánica: cultura de las naciones indígenas. Editado por: Universidad Católica Andrés Bello. Caracas, 1987 págs. 203-205.

³⁹ Ibídem: págs. 205-208.

⁴⁰ A.G.I. Santa Fe, legajo. 540, tomo 2.

⁴¹ San Pedro Nolasco fue presbítero fundador de la Orden de Nuestra Señora de la Merced, de origen francés; estuvo unido al ejército de Simón de Montfort durante el ataque a los albigenses. Luego fue el tutor del rey Jaime I de Aragón. Recibió el título honorífico de “redentor” por haber rescatado a presos cristianos de las cárceles musulmanas.



mercedarios, de acuerdo a lo relatado por cronista italiano *Pedro Mártir de Anglería*,⁴² al narrar los aspectos del recorrido de Cristóbal Colón por las costas de Cuba.

El establecimiento y expansión de la *Orden de la Merced*, en las posesiones españolas en ultramar, se realizaron en tres etapas:

1. La primera etapa abarcó desde los años 1493 a 1561, en la cual se fundaron sus conventos, gobernados y evaluados por los visitadores provinciales, pero con absoluta independencia del Maestro General de la Orden, generada por una Concordia del año 1467 que tenía injerencia en el territorio peninsular y por analogía se extendía hasta la América Hispana.
2. La segunda etapa se desarrolló de los años 1561 a 1574, en donde los mercedarios de Hispanoamérica exigen su total independencia del *provincial de Castilla* y con la erección lograda en el año 1563 organizaron las primeras cuatro provincias americanas, a saber: *Cuzco, Lima, Guatemala y Chile*.
3. La tercera etapa se inició en el año 1574. Su principal logro fue la unificación del régimen de toda la Orden y las provincias hispanoamericanas obtienen su dependencia directa del *Maestro General*, pero el *Vicario General* para todas las Indias, continua en posesión de la Corona de Castilla y en consecuencia el envío de los misioneros.

El *primer centro mercedario* se ubicó en Santo Domingo, ya que, en la etapa primaria de la conquista, esta gran isla de las Antillas, fue el centro de toda la actividad comercial, militar, religiosa y administrativa de todas las colonias. Por la citada importancia, allí se construyó el primer monasterio de la Merced y se ubicó el “*fraile de la redención*”. Pero no fue el único, ya que la creación de siete monasterios fortaleció la importancia de la provincia mercedaria de Santo Domingo y, en el año 1638, desde este monasterio se estableció el *Hospicio de Caracas*, en Venezuela, donde se recrearon las letras, la literatura, la filosofía y con ellas se formaron grandes humanistas como Andrés Bello, bajo la dirección del mercedario Cristóbal de Quesada.

⁴² MÁRTIR DE ANGLERIA, Pedro. (2012). *Décadas del Nuevo Mundo*. Editorial: MAXTOR y Editorial Bajel, Buenos Aires, MCMXLIV, Capítulo VI pág. 38.



El *segundo centro mercedario* tuvo su sede principal en la ciudad de Guatemala, la cual tuvo gran propagación. Para el año 1563, la provincia mercedaria de Guatemala contaba con dieciséis monasterios y para el año 1646 ya sumaban veintitrés conventos repartidos por las geografías de Centroamérica y México.

El *tercer centro mercedario* se estableció en Perú, abarcando todo el territorio de América del Sur, a partir de Panamá hasta Chile. El primer monasterio, en Tierra Firme, fue fundado en el año 1522, en Panamá y, a partir de allí hubo tal desarrollo que fue necesario la erección de cuatro provincias: la de *Lima* con siete conventos; la de *Cuzco* con cuatro conventos; la gobernación de *Tucumán y Río de la Plata* con cuatro conventos, la de *Chile* con nueve conventos y la de *Quito* con un convento. Pero el crecimiento avanzó y para el siglo XVII se fundaron veintisiete conventos. Finalmente, en el siglo XVIII se crearon trece conventos más.

Tras el abordaje hecho sobre las diferentes *Órdenes misionales* y sus acciones, se debe hacer referencia a los diferentes *Caminos Reales Misioneros* y los enclaves con la arquitectura tanto religiosa, como agraria y/o minera, más la fortificación defensiva, representada por los *Presidios*, donde se desarrollaron y que permitieron la colonización de los territorios fronterizos, en donde aún no se había consolidado el dominio de la Corona española. Estos *Caminos Misioneros* han sido ampliamente tratados en el Capítulo II, páginas: 277-280 y 337-345 de esta investigación.



3. Geopolítica y evolución de las fronteras en la América española

El concepto de “*frontera*” no es una simple de separación o de unión de las poblaciones que delimita, va más allá y su concepto abarca la determinación de un área territorial exacta de un Estado y su base física. De ahí que, desde el concepto, las funciones y la tipología de la frontera, se previene la acepción “*frontera-línea*”, como expresión geométrica inviolable y definitoria; y la acepción “*frontera-zona*” referenciada por el territorio y la geografía como zona de convergencia, de relación y de cooperación.

Desde el punto de vista jurídico y político, el concepto de “*frontera*” es una “*línea definitoria*” y desde el punto de vista geográfico-cultural es un “*espacio de contacto*” o caso contrario un “*área de aislamiento*”. El caso es, que no importa el origen de una *frontera*, ya que esta siempre ejercerá una función controladora de los flujos entre entidades políticas independientes.

Bajo este marco conceptual contemporáneo se podrá extraer las motivaciones de la delimitación fronteriza colonial española, las cuales se han definido como consecuencia de la guerra, por factores estratégicos, por las relaciones diplomáticas y/o por razones comerciales. Eso genera la siguiente clasificación:

- a) *Las fronteras militares*: cuyo objetivo primerio fue la de limitar por la vía militar y obstaculizar el desplazamiento de tropas enemigas.
- b) *Las fronteras económicas*: su meta era la protección fiscal-aduanera y ser una zona de intercambio.
- c) *Las fronteras jurídicas-diplomáticas*: generada por los acuerdos internacionales cuya consecuencia era la delimitación territorial y la soberanía de los Estados en conflicto.
- d) *Las fronteras geográficas*: siempre vinculadas al territorio y al provecho o uso físico del espacio.
- e) *Las fronteras naturales*: generadas por el trazado natural de división de las aguas, ya sean estas lacustres, fluviales o marítimas y las cordilleras o sistemas de montaña.



Con este análisis referente sobre la historiografía del concepto de frontera se aborda la geopolítica y evolución de las fronteras en la América española, las cuales se definieron de acuerdo a las decisiones de la Corona española de cara a las potencias rivales, cuyo objetivo primario siempre fue el dominio del *Estado español* sobre sus posesiones ultramarinas. Para una mejor comprensión, a continuación, se hace un análisis de los acontecimientos históricos relevantes para la definición de las fronteras nacionales del Reino de España.

El descubrimiento de América, provocó que el Mediterráneo dejara de ser el centro principal de las actividades marítimas, ya que el eje activo se desplazó hacia los puertos existentes sobre el Atlántico, uniendo al viejo continente con las nuevas tierras descubiertas. Ante las nuevas posibilidades territoriales y con ellas el acceso a nuevas riquezas, se dio inicio a una nueva lucha por conseguir la supremacía marítima; donde los nuevos actores fueron: *España, Portugal y Gran Bretaña* en un principio, pero inmediatamente se sumaron *Francia* y los *Países Bajos*, generándose la imperiosa necesidad de definir las *nuevas fronteras* y los “*ámbitos de dominio*” de los diferentes reinos.

Como era de esperarse y al igual que en sus orígenes remotos, España procedió a seleccionar los espacios de frontera, en el *Nuevo Mundo*, siguiendo el dinamismo expansivo; buscando ocupar las geografías y sus accidentes más notables, tales como las cadenas montañosas, los ríos caudalosos y/o los bordes de los desiertos, por ser estos elementos naturales de defensa contra la penetración de las potencias rivales. Pero sin olvidar la inestabilidad de contención e imprecisión de las líneas de fronteras, en el *Viejo Continente*; la mayoría de las ocasiones fortificadas para poder detener las hostilidades de las potencias rivales, de ahí que, la tendencia fue militarizarlas, siguiendo los patrones del imperio romano y el austríaco, que los denominaron “*confines militares*”.

En esta configuración de fronteras occidentales, producto del expansionismo mundial de la época, destacó la *competencia hispano-lusitana*, sin descartar las otras sociedades occidentales europeas, pero fueron los pueblos ibéricos los que estuvieron en la vanguardia del asunto fronterizo, facilitado por los grandes territorios indianos, donde tanto españoles como portugueses, favorecidos por el aislamiento prescindían de las autoridades de sus respectivas Coronas imperiales, violando interdictos, olvidando



acuerdos de los *Tratados de Tordesillas* y cargando con las fronteras a sus espaldas en su avance y posesión territorial.

Desde la historiografía, el concepto *espacio-frontera* se ha analizado desde los eventos históricos que tuvieron lugar, especialmente en los polos centrales continentales y desde su organización como producto del poder monárquico, cuyo fin último era el control, el ataque y la defensa de los territorios claves para el comercio imperial. Pero no podemos descartar otras interpretaciones y es enriquecedor hacer referencia a la visión de la investigadora del Consejo Nacional de Investigaciones de Argentina, Dra. *Margarita Susana Gascón*,⁴³ sobre la configuración de estos espacios, ya que la investigadora los entiende como una articulación de un grupo humano con su entorno y el aprovechamiento de los recursos locales, incluyendo el intercambio tanto de bienes como de servicios y la utilización de las rutas comerciales.

Bajo la óptica de la historia ambiental y como lo transmite Margarita Gascón, el *espacio-frontera colonial* fue ámbitos espaciales de muy diversos fenómenos sociales, económicos, culturales y políticos; especialmente la “*frontera interétnica*”,⁴⁴ donde se definieron límites entre los centros de población imperiales, fundados por los conquistadores y los antiguos asentamientos precolombinos. De esa forma y forzosamente se debió definir un “*territorio imperial*” y la existencia de una “*frontera colonial*”, ya que era allí donde se lograba desarrollar su expansión a través de la búsqueda de ampliar el *poder* y el *territorio*.

En el siglo XVI, tanto los descubrimientos de yacimientos mineros como la explotación de los campos agrícolas y el rápido crecimiento de la ganadería, precipitaron la creación de controles del territorio, ya que se pasó de la etapa de apropiación territorial a la de sitios ocupados por una población organizada y sometida a la tenacidad de las *órdenes mendicantes*, cuyo sistema de producción estaba basado en el trabajo de la mano de obra directa y el tributo, pero con el tiempo se convirtieron en extensiones de tierra acaparada por el afán de prestigio, poder.

⁴³ GASCÓN, Margarita Susana. (2001). *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*. Editorial DUNKEN, Buenos Aires.

⁴⁴ GASCÓN, Margarita Susana. (2001). *La transición de periferia a frontera: Mendoza en el siglo XVII*. Revista Andes, núm. 12, 2001, p. O., Universidad Nacional de Salta. Argentina.



3.1. La línea costera como espacio de frontera

En una primera etapa, las fronteras del Reino de España, a raíz de los descubrimientos, se convirtieron en el “*frente*” de lanza de la expansión como imperio moderno, más allá del territorio peninsular. Pero, dependiendo del territorio fronterizo, se definieron como fronteras contractuales. Por ejemplo, África se convirtió en frontera contractual, básicamente defensivo y de conveniencia para las potencias colonizadoras, mientras que el territorio indiano, la frontera costera fue de soberanía y defensa del Estado español sobre el océano y tierra firme, más la producción agrícola, la extracción minera y el comercio global indiano. Los objetivos de este espacio de frontera fueron:

- a) El impedimento de la navegación de las flotas enemigas en el espacio marítimo costero de las provincias españolas en el Nuevo Mundo.
- b) La extracción de los recursos y el contrabando.
- c) La protección de las ciudades comerciales y los puertos del comercio indiano con la metrópoli.

En base a la soberanía de esta línea fronteriza, surgió como una nueva necesidad y fue la de definir la “*zona marítima*” contigua al litoral, perteneciente al Estado. He aquí, el origen del concepto legal de “*aguas territoriales*”, donde el Estado tiene plena soberanía. Las discrepancias se manifestaron de inmediato, por la doctrina “*Mare Clausum*” que adoptó España ante la doctrina “*Mare Liberum*” que mantenían las potencias rivales. Esta posición de la Corona española fue analizada en el Capítulo III, página 373 de esta investigación. El siglo XVIII y con el ascenso de los Borbón al trono español se efectuó una renovación y ratificación de las líneas costeras como espacios de fronteras.

3.2. Ríos y lagos como espacio de frontera

Están considerados como fronteras naturales topográficas y lejanas por su ubicación geográfica en el territorio indiano. Entre las fronteras más importantes fueron las definidas por el *Río Grande* en México, el *Río San Juan* en Nicaragua, el *Río Orinoco* en Venezuela, el *Río Chagres* en Panamá, el *Río Magdalena* en Colombia, el *Río Biobío* en Chile. Todos los cuales han sido referidos en el ítem *Los Caminos del Agua*, en el Capítulo



II, páginas: 234-254 de esta investigación. En el siglo XVIII y por el Tratado de Paz de 1764, el Río Misisipi⁴⁵ se constituyó en el límite divisorio entre las posesiones Novohispanas y las inglesas.

3.3. Cordilleras y sistemas de montañas como espacio de frontera

Durante la época colonial, la *Cordillera de los Andes* fue un espacio muy permeable y facilitador de circulaciones, transculturación y mestizajes; a través de los más de cuarenta pasillos de comunicación terrestre, entre ellos: *portillos*, *caminos*, *portezuelos*, *boquerones*, etc., que abrían el tránsito entre las escarpadas montañas de los *Andes chileno-rioplatenses*, convirtiéndose en el *eje trasandino* del contexto de la *frontera interoceánica*, desde el Océano Pacífico hasta el Océano Atlántico. Su actuación como frontera estuvo apoyada por el “*limes*” del *Río Bio-Bio*

3.4. Control del territorio y colonización agraria.

El control del territorio no fue un factor constituido exclusivamente por el espacio geográfico como elemento material, también existió el factor de asimilación de esas nuevas tierras a las cuales se le extendió la acción civilizadora y religiosa que las condujo a una consolidación y a generar sus propias condiciones basadas en la producción agrícola y fundamentadas por el trabajo humano. De ahí que se deba analizar un primer *factor cuantitativo* y un segundo, extremadamente importante, y es el *factor cualitativo*, de esa forma se puede entender la razón directa de su accesibilidad, productividad y de su valor humano.

En el transcurso del siglo XVI, el proceso de expansión hispánica logró explorar y descubrir los territorios desde California hasta el Estrecho de Magallanes, apoderándose de la mayor parte del territorio aprovechable y de valor humano, pero estos logros se

⁴⁵ MURIEL, Andrés. (1839). *Gobierno del Señor Rey Don Carlos III, ó Instrucción Reservada para la dirección de la Junta de Estado que creó este monarca; dada á Luz por Don Andrés Muriel*. Capítulos CI, CII y CIII. Editado por: Imprenta que fue de FUENTENEbro. Madrid, págs. 212-214



obtuvieron porque los conquistadores españoles se internaron en el corazón de los continentes y se apoderaron de casi la totalidad de las tierras de valor agrícola.

En comparación con la conquista y expansión portuguesa se observa que para principios del siglo XVII hasta finales del XVIII, el avance portugués se contextualiza en la hoya amazónica, entre los límites de la línea de Tordesillas hasta las nacientes del Río Amazonas, tratando de rebasar la línea de San Ildefonso, pero fue opuesto por España, mediante las Misiones jesuitas de Maynas, de Moxos y Guaraníes.



4. El gobierno y administración en las Indias

El régimen indiano debe entenderse en su momento histórico y para tener un enfoque desde las constituciones actuales, se cita los conceptos emitidos por el Catedrático Emérito de Historia de América de la Universidad de Sevilla, *Francisco Morales Padrón*, quien en su alusión: “*Los virreinos de América*”⁴⁶ describe los fines principales de la Corona española en América como: “*la difusión religiosa o la evangelización, la buena gobernación o administración de justicia y el buen trato a los indígenas*”. Aunado a lo anterior destaca las funciones del gobierno español como: “*de gobierno espiritual y temporal, funciones de justicia, de guerra y de hacienda*”. Corroborando lo que se ha venido sosteniendo en esta tesis, en este Capítulos IV, páginas 407-419.

La evolución de la organización geopolítica de América, en analogía con lo planteado por el Catedrático *Morales Padrón*,⁴⁷ se estableció en tres periodos:

1. *Primer período de formación*: desde el año 1492 al año 1524. Durante este lapso de tiempo tuvo lugar la definición la personalidad tanto política como jurídica de las Indias, con el primer virreinato, conocido como el Virreinato colombino. Se dieron los primeros pasos para la administración indiana con la creación de la *Casa de la Contratación* y con el *Consejo Real y Supremo de las Indias*. Se buscó dar respuesta a la iniciada controversia ética-religiosa y humana sobre los nativos americanos y el fundamento *iuris tantum* del Reino de Castilla sobre la conquista y posesión de las tierras descubiertas, las cuales y en parte fueron resueltas por las *Bulas Alejandrinas* y el *Tratado de Tordesillas*. Igualmente se inició el proceso de anexión del territorio continental a la *Corona de Castilla*, según lo establecido en el testamento de los *Reyes Católicos*, ya que

⁴⁶ MORALES PADRÓN, Francisco. (2000). *Los virreinos de América*. Revista Cuenta y Razón, No. 115, Editores: Fundación de Estudios Sociológicos, FUNDES, España, págs. 75-80.

Consultada la página web oficial de Dialnet: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/ejemplar?codigo=7463> el 18 de mayo de 2014.

Consultada la página web oficial de la Revista Cuenta y Razón, en fecha: 15 de octubre 2012, 26 de marzo 2014. Conferencia pronunciada por el Catedrático Francisco Morales Padrón, en el curso "La fundación de Occidente": http://www.cuentayrazon.org/modules.php?op=modload&name=Publications&file=index&p_op=showcontent&pnid=1053597735

⁴⁷ Ibídem.



originalmente, el *Nuevo Mundo* fue considerado como una adquisición a título personal, por tanto, eran bienes gananciales de los prenombrados reyes. Fue, bajo el reinado de Carlos V, cuando se realizó la organización política-administrativa del territorio indiano.

2. *Segundo período de ampliación y consolidación*: desde el año 1524 hasta inicios del siglo XVIII. Durante el reinado de Felipe II se procedió a la organización y consolidación del territorio indiano, mediante la estructura geopolítica virreinal, siguiendo el modelo político castellano, acompañados de las primeras Reales Audiencias Indianas como órganos de administración de justicia. También la educación y el academicismo iniciaron su presencia en el territorio, con las universidades y colegios. Pero, lo puntual de este tiempo histórico fue el reconocimiento de los reinos indianos, dando paso a la formación de sistemas gubernamentales indianos, los cuales actuaron bajo la jurisdicción del rey.
3. *Tercer período de reforma*: que abarcó todo el siglo XVIII. Durante este siglo se dio una acentuada reforma que fundamento los particulares nacidos en el siglo XVI.

Esta visión general sobre el proceso evolutivo de la geopolítica-administrativa de las *Indias Occidentales*, nos da una idea de cómo se fueron organizando e integrando en la monarquía española todos los dominios ultramarinos, e igualmente la implantación del *modelo virreinal castellano* como institución, fórmula política-administrativa y representación del rey en Hispanoamérica.⁴⁸ Fue mediante este proceso monárquico que la nobleza tuvo representación, un tanto restringida, en el nuevo territorio. Así, durante dos siglos y ya adentrado el siglo XVIII, permaneció la organización política-territorial de dos virreinos.

Sintetizando, se observa que, en 1524, el rey Carlos V, definió esta administración para las Indias, mediante los siguientes organismos de administraron:

1. *Real y Supremo Consejo de Indias*: el cual ya se hizo referencia en el Capítulo I, página: 78 de esta tesis.

⁴⁸ Ibídem.



2. *Casa de la Contratación*: fue señalada y descrita en el Capítulo I, página: 80 de esta tesis.
3. *Reales Audiencias*: igualmente, documentadas en el Capítulo I, página: 92 de esta tesis.
4. *Consulados*: también referidas en el Capítulo I, página: 92 de esta tesis.
5. *Virreinos*: los cuales describiremos en este Capítulo.
6. *Capitanías Generales-Gobernaciones*: serán referidos en este Capítulo.
7. *Cabildos*: serán descritos en este Capítulo.

Desde los descubrimientos, hasta el ascenso de la dinastía de los Borbones a la monarquía, España creó un sistema político-administrativo y trató de seguir las características esenciales de las instituciones clásicas de la península, pero no pudo evitar que los criollos y peninsulares, en las colonias hispanoamericanas, tendieran a transformarlas y adaptarlas a las realidades regionales. Durante el siglo XVIII, la nueva dinastía de los Borbones introdujo una serie de reformas, entre ellas estuvo la creación de las siguientes instituciones:

1. El cargo de *intendente*: fue una institución específicamente de origen francés, su implante y experimentación se hizo previamente en la península, a partir del año 1749. El objetivo principal del funcionario fue la de sustituir a los gobernadores y los corregidores, por esta razón recibió facultades relacionadas con el gobierno, con la hacienda y con los asuntos militares y de justicia.
2. El cargo de *oidor*: su actuación principal se enfocó a la administración colonial a través de la *Audiencia*, por ese motivo su nombramiento dependía del rey. De ahí que, este funcionario debía recorrer la provincia asignada con la finalidad de controlar y vigilar la correcta realización del gobierno del territorio. Su papel de consejero del Estado, lo convertía en el Asesor principal del virrey sobre las materias de gobierno.
3. El cargo de *corregidor*: fue de gran responsabilidad monárquica ya que este funcionario representaba la autoridad real y, en consecuencia, presidía el Cabildo. Sus funciones se acrecentaron, ya que se sumó la administración de



justicia en las pequeñas ciudades. Como una extensión de esta institución existió, también, la de los *corregidores de indios*, cuya autoridad fue ejercida sobre la población indígena, a través de la actuación como policías y controladores del régimen de trabajo.

4.1. Los Virreinos Indianos

Como es bien sabido, el primer título de “*Virrey*”,⁴⁹ otorgado para las tierras a descubrir por la Corona española fue a *Cristóbal Colón*. De ahí que se considere al *Virreinato colombino* como la principal autoridad regional en el recién territorio descubierto. El segundo Virrey nombrado fue *Diego Colón*, en el año 1511 y según lo dispuesto en las *Capitulaciones de Santa Fe*, las cuales se han enfocado en este Capítulo, en la página 404.

Sin embargo, la organización de la Hispanoamérica, en este primer periodo del descubrimiento, hasta el año 1524, dista mucho de poderse considerar como un sistema virreinal, propiamente dicho, ya que apenas estaba en formación y definición la personalidad política y la jurídica de las Indias. Hubo un verdadero debate conceptual en todo lo referente a la naturaleza de los aborígenes, el derecho de Castilla para efectuar la conquista de las nuevas tierras y la anexión del territorio continental, pese a la existencia ya del *Virreinato colombino* y la creación de la *Casa de la contratación*.

Es partir del año 1524, cuando nacen los virreinos, siguiendo el modelo castellano, apoyados por la creación de las audiencias, la ampliación de lo conquistado y la organización y consolidación de lo logrado. Igualmente, fue a partir del citado año, que se reconoció la existencia de los *reinos indianos* y con ellos la creación de los organismos gubernamentales para las Indias, todo bajo la jurisdicción del rey. Por supuesto, toda esta evolución fue progresiva y abarcó el resto del siglo XVI, todo el siglo XVII hasta los inicios del siglo XVIII, cuando se presentó una nueva etapa de reformas y acentuación de

⁴⁹ DE LA PUENTE BRUNKE, José. (2000). *Historia común de Iberoamérica*. Editorial EDAF, México, págs. 206-207



los muchos particulares nacidos en el siglo XVI, y que se debieron atender y resolver durante todo el siglo XVIII.

Los Virreinos Indianos

Cuadro: 22

Años	1er. Virrey	Virreinato	Territorio administrado
1492	Cristóbal Colón	Virreinato Colombino ⁵⁰	Las tierras a descubrir, en este caso las Antillas.
1511	Diego Colón		Las Islas descubiertas en las Antillas
1535 a 1821	Antonio de Mendoza y Pacheco	Virreinato de la Nueva España ⁵¹	En sus comienzos abarcó desde: los actuales estados de California, Nuevo México, Arizona, Texas, Nevada, Utah, Florida y parte de Colorado, Wyoming, Kansas y Oklahoma en Estados Unidos, México hasta Guatemala y Filipinas. También englobó a las Antillas. Con capital en México.
1542 a 1824	Blasco Núñez de Vela	Virreinato del Perú ⁵²	En sus inicios abarcó desde Panamá hasta Cabo de Hornos, excepto Panamá y Venezuela, esta última dependía de la Real Audiencia de Santo Domingo, en la Isla La Española, que a la vez lo era del Virreinato de Nueva España. Con capital en Lima.

⁵⁰ FERNÁNDEZ ALVAREZ, Manuel. (1979). *España y los españoles en los tiempos modernos*. Editorial: Ediciones Universidad de Salamanca. Salamanca, págs. 510-513

⁵¹ RUBIO MAÑÉ, Jorge Ignacio. (1983). *El virreinato: Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*. Volumen I. Primera edición: 1955, Segunda edición 1983, Reimpresión 2005. Ediciones: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Autónoma de México - UNAM, México, págs. 27-33

⁵² *Ibidem*.



1717 a 1723	Antonio Ignacio de la Pedrosa y Guerrero	Virreinato de Nueva Granada ⁵³ (1ra. etapa)	Abarcó los territorios de los actuales países: Panamá, Colombia, Ecuador y Venezuela.
1739 a 1810		Virreinato de Nueva Granada (2da. Etapa)	Con capital en Santa Fe de Bogotá
1776 a 1811		Virreinato del Río de la Plata	Abarcó los actuales países de: Argentina, Paraguay, Uruguay, parte de Bolivia, sur del Brasil, parte de Perú y parte de Chile. No hubo control total de: la pampa, el Chaco y la Patagonia, por parte de la Corona española, ya que permanecieron bajo el dominio de los pueblos originarios hasta el siglo XIX. Con capital en Buenos Aires.

Para una mejor comprensión, ver la línea de tiempo de la creación de los Virreinos y sus espacios geográficos, en el Cuadro: A-8 en el ANEXO UNO, páginas: 10 de esta investigación.

4.2. Las Gobernaciones y/o Capitanías Generales

Bien sabemos que, durante los primeros tiempos de la conquista a los exploradores, descubridores y conquistadores se les dio el título de “*adelantado*”. Pero no solo era un título honorífico ya que este iba asociado con el de “*gobernador*” y el de “*capitán general*”, por tanto, tenían la encomienda de explorar, descubrir y conquistar un determinado territorio. En los inicios del año 1500, las *gobernaciones*⁵⁴ fueron las primeras delimitaciones de los territorios indios. En consecuencia, fueron las primeras

⁵³ RAMOS PÉREZ, Demetrio; SUAREZ FERNÁNDEZ, Luis; COMELLAS, José Luis y ANDRÉS-GALLEGOS, José. (1983). *Historia general de España y América: los primeros Borbones. América en el siglo XVIII*. Tomo XI-1, Volumen 11. Ediciones RIALP, S. A., Madrid, págs. 599-603

⁵⁴ RAMOS PÉREZ, Demetrio. (1982). *La etapa de los gobernadores generales. Historia General de España y América. El descubrimiento y la fundación de los reinos ultramarinos*. Tomo VII. Editorial RIALP. Madrid, 1982, págs. 121-221.

Véase el texto de las Capitulaciones del siglo XVI en Vas Mingo 1986.



“*provincias*” con carácter gubernamental y con ellas los organismos claves, como el *Consejo Real y Supremo de Indias*.

En el caso de los “*gobernadores*”, también llamados “*lugartenientes*” y entre sus facultades tuvieron la de repartir las tierras y los solares, así como la de otorgar las *encomiendas de indios*, velar por la justicia. Para ello debían dictar ordenanzas y ejercer la jurisdicción civil y criminal; sintetizando se puede decir que, tenían la suma del poder y en un esquema comparativo, se puede afirmar que, tenían funciones y atribuciones muy parecidas a las del *virrey*, ya que eran nombrados por el rey y en consecuencia eran su representante personal.

Esta implementación de sistema de gobernaciones le facilitó a la Corona retomar las directrices del gobierno de los nuevos territorios descubiertos, organizándolos tal como lo había hecho con las tierras de las Canarias. Pero, la anterior situación descrita no se mantuvo por mucho tiempo, porque una vez que la Corona española logró intervenir en las *Indias* procedió a darle una nueva estructura a las instituciones de gobierno.

Es por esta razón que las “*gobernaciones*” continuaron, pero al mismo tiempo se mantuvieron con carácter de subordinadas a los *virreyes*, con lo cual perdieron la iniciativa y se transformaron en los órganos administrativos, los cuales, en jurisdicciones más pequeñas, solo repetían las funciones de gobierno ejecutivo y que, el virrey cumplía en la geografía, donde el virreinato, tenía la jurisdicción. Aunado a lo anterior, pese a tener al *virrey* como su jefe inmediato, el “*gobernador*” podía dirigirse directamente al rey cuando lo considerara necesario. Todas estas reestructuraciones trajeron ciertas libertades como la de que, en determinados casos, el nombramiento del “*gobernador*” pudiese ser realizado por el virrey, pese a la norma establecida sobre que, el nombramiento de un “*gobernador*” era realizado por el rey.

Situaciones parecidas sucedieron con el cargo de *Capitán General*, el cual, como se ha visto, primero estuvo asociado al de “*adelantado*” y “*gobernador*”, pero luego, fue reservado para aquellos gobiernos, cuyos territorios estaban dominados por indígenas guerreros y en franca rebelión, agravados por la proliferación de corsarios, piratas o filibusteros en sus costas.



En conclusión, la Corona española, para la administración territorial, tuvo un primer sistema y este fue las *gobernaciones*, equivalentes a las provincias, pero en las fronteras, ante la imperiosa necesidad de mayor presencia militar, tuvieron el rango de *Capitanía General* con autonomía militar⁵⁵ y la dirección de tales territorios estuvo en manos del *Capitán General*, quien, en si era un jefe militar que manejaba el poder civil y el judicial. Un buen ejemplo está en las cuatro capitanías que destacaron durante el periodo colonial y estas fueron:

- a) *La Capitanía General de Santo Domingo.*
- b) *La Capitanía General de Guatemala.*
- c) *La Capitanía General de Chile.*
- d) *La Capitanía General de Venezuela.*

En la fase histórica del siglo XVIII, la *Gobernación* fue un modelo de gobierno para los territorios ya pacificados y el poder político-administrativo lo ejercía el presidente de la Audiencia, como fue el caso de Ecuador y Bolivia. Con el *Gobernador* estuvo la figura del *Teniente de gobernador*, quien estaba encargado de ejecutar la soberanía y de establecer los poblados en representación del Gobernador.

Las Capitanías Generales españolas en América

Cuadro: 23

Años	1er. Cap. General	Capitanía General	Territorio administrado
1526 a 1821	Cristóbal Colón	Capitanía General de Santo Domingo	Comprendió los territorios de La Española, pero en el Tratado de Basilea en el año 1795, España cedió a Francia el territorio que hoy día corresponde a Haití. La capital fue Santo Domingo.

⁵⁵ GARCÍA-GALLO, Alfonso. (1979). *La Capitanía General como institución de gobierno político en España e indias en el siglo XVIII*. Memoria del Tercer Congreso Venezolano de Historia. Caracas, págs. 537-582.



1540 a 1821		Capitanía General de Guatemala	Comprendió los territorios de Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Honduras, Costa Rica y el estado mexicano de Chiapas. La capital fue Santiago de los Caballeros, en Iximché.
1541 a 1817		Capitanía General de Chile	Llamado también Reyno de Chile. En sus comienzos abarcó desde: el núcleo actual de Chile, relativamente la Patagonia, ya que esta permaneció bajo el dominio de los Mapuche. La capital fue Santiago de Nueva Extremadura.
1565 a 1898	Miguel López de Legazpi	Capitanía General de las Filipinas	En sus inicios abarcó desde: el archipiélago filipino, Palaos, Guam y las Islas Marianas. La capital fue Cebú hasta 1595, luego fue Manila desde 1595 a 1898
1565 a 1821		Capitanía General de Yucatán	Abarcó los territorios de los actuales estados: Campeche, Quintana Roo, Tabasco, Yucatán, norte de Petén y Belice.
1582 a 1898	En el año 1510 Juan Ponce de León fue nombrado gobernador de Puerto Rico. Diego Meléndez Valdés	Capitanía General de Puerto Rico	Abarcó todo el territorio de la Isla de Puerto Rico.
1607 a	Conde de Ricla	Capitanía General de La Habana	Abarcó todo el territorio de la Isla de Cuba. La capital fue La Habana.
1777 a 1811	Luis de Unzaga y Amézaga	Capitanía General de Venezuela ⁵⁶	Comprendió los territorios de la actual Venezuela, Guayana, Trinidad y parte de Colombia. La capital fue Caracas

⁵⁶ ARELLANO MORENO, Antonio. (abril-junio de 1978). *La Capitanía General de Venezuela nació en 1777*. En *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, LIX: 242. Caracas, págs. 361-364.

A.G.I. Audiencia de Caracas, legajo 10. (Documento firmado por Carlos III)



4.3. El Cabildo

Durante la Edad Media, los municipios españoles fueron el ámbito de la defensa de las libertades populares, institucionalizados y con carácter urbano que existían en el reino de Castilla. Como instituciones primigenias se comportaban como verdaderas entidades de gran importancia, ya que *representaban a la comunidad* y su nombramiento derivaba de la misma comunidad, por tanto, eran un caso único, porque no se debe olvidar que todos los nombramientos eran realizados por el rey en persona.

Entre sus ocupaciones estaba la del gobierno de las ciudades, es por ello que cada vez que los españoles fundaban una ciudad, procedían a crear “*el cabildo*” de la misma. Esta institución urbana fue una de las primeras que España llevó al Nuevo Mundo como un trasplante de los municipios españoles.



CAPÍTULO V

La amenaza de las potencias extranjeras rivales. Formas de agresión. El contrabando y la corrupción. El Plan de Defensa español en el Nuevo Mundo. Las llaves defensivas. Defensa de las fronteras indianas. Los presidios españoles como defensa de fronteras móviles



PRESIDIO SAN LUIS DE LAS AMARILLAS O TAMBIÉN CONOCIDO COMO SAN SABA

En la parte superior se aprecia un mapa de la frontera en 1769 y la localización del Presidio San Luis de las Amarillas o San Sabá, elaborado por Urrutia, Lafora y Ruby. Actualmente se encuentra en US Library of Congress.

Fuente: Urrutia, Lafora y Ruby

En la parte inferior esta una imagen del Presidio San Luis de las Amarillas o San Sabá, la cual está incluida en el National Register of Historic Places in the United States of America. Su número de referencia es: 72001369

Fuente: Autor: Larry D. Moore CC BY-SA 3.0. Fecha 18 de julio del 20010.



“La defensa de los territorios que constituían el imperio de la monarquía hispánica en el siglo XVI fue siempre una exigencia prioritaria. La política desarrollada por reyes como Felipe II llegó a adquirir el carácter de una práctica que vino a hacer realidad las enseñanzas de un mito histórico y cultural transmitido a lo largo de la Edad Media”

Alicia Cámara Muñoz

Fortificación y Ciudad en los Reinos de Felipe II – Prólogo.

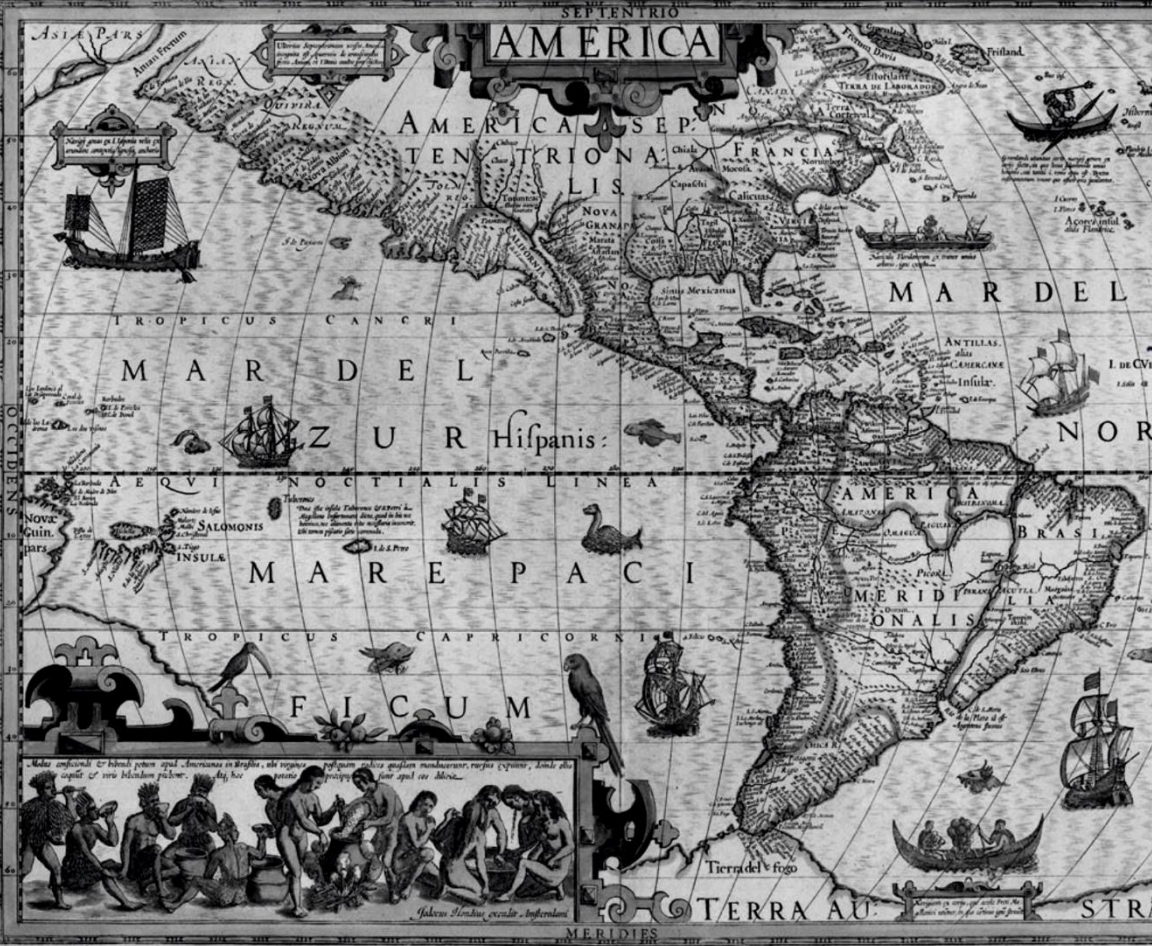
1. La amenaza de las potencias extranjeras rivales

En el marco historiográfico se observa que, en los primeros tiempos de los descubrimientos de las Indias Occidentales y de sus cuantiosas riquezas, las potencias extranjeras no vieron la importancia de este hecho e incluso llegaron a considerarlo de solo rumores y fantasías de mentes calenturientas, especialmente las noticias sobre la existencia de minerales preciosos en las tierras recién descubiertas. Pero a raíz del cuantioso robo del tesoro de Moctezuma,¹ logrado por *Jean Fleury*,² cuando atacó a la flota de Hernán Cortés; todo sufrió un revés, ya que, quedó demostrado que, en el *Nuevo Mundo*, además de oro, plata y productos de gran exquisitez, también existían civilizaciones muy complejas y que estas tenían acceso a minas de oro y plata. Aunado a lo anterior, las noticias corrieron entre las potencias coloniales del Viejo Mundo, específicamente, las informaciones sobre las cuantiosas ganancias y el buen mercado que, del Nuevo Continente podía extraerse.

¹ DIAZ DEL CASTILLO, Bernal. (2011). *Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España*. Editorial: GALAXIA GUTENBERG. Barcelona, págs. 37-43.

² MENDIOLA OÑATE, Pedro. (2009). *América en el imaginario europeo: estudio sobre la idea de América a lo largo de cinco siglos*. Editoras: Carmen Alemany Bay y Beatriz Aracil Varón. Publicaciones de la Universidad de Alicante. Alicante, págs. 71-72.

Jean Fleury, era conocido en España como Juan Florentino o Juan Florín. Fue oficial naval de la marina francesa, pero también corsario, en el año 1552. Capturó la flota española donde viajaba el fabuloso tesoro de Moctezuma Xocoyotzin, el cual había sido arrebatado por Hernán Cortés a la familia real y se encontraba en el palacio de Axayácatl. Evidentemente, el traslado de este tesoro fue una verdadera controversia para los españoles, que una vez sustraído lo trataron de llevar en la huida conocida como la Noche Triste, donde gran parte del tesoro se perdió en los canales de Tenochtitlán. Ante tantos avatares, con este tesoro cabe la pregunta.



LAS AMENAZAS Y AGRESIONES DE LAS POTENCIAS EXTRANJERAS RIVALES





Se inició la confrontación entre las potencias rivales, España y Portugal, ya que las primeras habían quedado fuera del reparto promulgado por el *Papa Alejandro VI*, por medio de la *Bula Inter Caetera*,³ que fue referida ampliamente en el Capítulo III en la página 363, de esta tesis doctoral. Situación está que no gusto entre las potencias excluidas y que sería otro de los grandes motivos por los cuales estuvieron siempre al acecho y a procurar el mejor ataque que pudieron ejecutar, para apoderarse de los bienes de fortuna obtenidos por España en sus colonias.

Para tener un panorama certero de cómo se fueron presentando las circunstancias que llevaron al enquistamiento de tan desafortunadas acciones de robo y piratería, observamos que, durante los siglos XVI al XVII, la piratería entro en un verdadero frenesí, activada por la posibilidad de obtención de esa enorme riqueza. La ambición por los metales preciosos, las mercaderías y las materias primas se manifestó y creó una estructura de corsarios y piratas basado en el sabotaje, el pillaje y el robo que iremos desmontando mediante esta investigación.

El Reino de España trató por todos los medios de consolidar y mantener una *red comercial interoceánica monopolizada*, entre la Metrópoli y sus colonias en la *América Hispana*. De ahí su cuidado en edificar un muy pequeño de numero de puertos a lo largo de las costas del *Atlántico*, del *Pacífico*, en el *Golfo de México* y el *Mar Caribe*. Igualmente, seguido de un sistema de fortificación y con estas dos acciones, la creación de una gigantesca flota naval que cumplió funciones comerciales, de transportación y defensiva; esta última fue vital para poder hacer frente a la "*piratería*" que como recurso hostil utilizado por las naciones europeas excluidas de la repartición causó muchos daños y pérdidas cuantiosas a España.

³ DAVENPORT, Frances Gardiner. (1917). *European Treaties Bearing on the History of the United States and Its Dependencies to 1648*: Publicación 254. Editado por: Carnegie Institution. Washington D.C., págs. 56-62

Consultada la página web oficial del archivo de: European treaties bearing on the history of the United States and its dependencies: <https://archive.org/stream/europeantreatie00paulgoog#page/n72/mode/2up>, en fecha 23 de octubre del 2015.

GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio. (1990). *América: Descubrimiento de un mundo nuevo*. Editorial: Istmo S.A. Madrid, 1990, pág. 120.



Oleo: 8

QUIÉN SERÁ EL CAPITAN

Una lucha por el poder y control en la piratería

Autor: Howard Pyle para el Libro de los Piratas de Howard Pyle, en el año 1911.

Howard Pyle nació en Wilmington, Delaware y fue un ilustrador y escritor de libros dirigidos a jóvenes.

Fuente: Actualmente se encuentra en el Museo de Arte de Delaware, Estados Unidos



Oleo: 9

"CAPTAIN SCARFIELD" O EL BUCANERO

Una visión romántica del pirata.

Autor: Howard Pyle para el Libro de los Piratas de Howard Pyle, en el año 1911.

Fuente: Actualmente forma parte de la colección del Museo de Arte de Delaware, Estados Unidos



Las perspectivas que ofrecía el *Nuevo Mundo* hicieron que la piratería que practicaban sufriera una transformación. De ahí que, la nueva piratería se diferenciara a la piratería ejecutada en el continente europeo. Una de las diferencias fue la ubicación del objetivo a robar, esta situación obligó a las potencias coloniales rivales a establecer bases en el Caribe para estar cerca y en vigilancia del objetivo. Por ejemplo: Inglaterra ocupó San Cristóbal y Nieves en 1624, y Holanda a Curazao en 1634, aumentando así la amenaza una vez que estas pudieron establecer sus *bases-comandos*. Ver el Cuadro: A-9, de ubicación de las bases y las zonas de ataque de los corsarios, piratas y bucaneros, en el ANEXO UNO, la página 11.

Retomando el hilo histórico, sobre cuál fue la primera potencia en entrar en franca rebeldía y hacer caso omiso a la citada bula papal y a la política de la Corona española, de no permitir que extranjeros participaran en el gran festín de las Indias, se tiene que fue Francia, la principal enemiga de España. Famosas son las irónicas palabras expresadas por el rey Francisco I de Francia⁴ al manifestar su total desacuerdo:

"...quisiera ver la cláusula del testamento de Adán que me excluye del reparto del mundo. ¿El sol no es para mí como para los demás?"

Y agregó:

"El tráfico y el cambio de mercancías es de todos los derechos, uno de los más naturales y autorizados"

Luego le siguió la controversia originada entre España e Inglaterra, a causa de la batalla en el puerto de Veracruz en el año de 1568,⁵ donde España salió vencedora. Este encuentro marcó el comienzo de los continuados ataques piratas a los galeones españoles con el propósito de saquear y destruir las posesiones españolas. Estas capturas de las flotas causaron una enorme repercusión económica en España y también motivaron a estas naciones, a realizar cambios tecnológicos para fortalecer sus armadas y marinas, para hacerlas más sagaces y convertirlas en verdaderas potencias navales.

⁴ Rey Francisco I, conocido como el *Padre y Restaurador de las Letras*, el *Rey Caballero* y el *Rey Guerrero*. Fue el monarca emblemático del Renacimiento francés.

DE LA PEÑA, Juan. (1987). *De bello contra insulanos: intervención de España en América: Escuela Española de la Paz, segunda generación, 1560-1585: testigos y fuentes*, Volumen 1, Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC – CSIC Press, Madrid, págs. 21-22.

⁵ DE ITA RUBIO, Lourdes. (2001). *Viajeros Isabelinos en la Nueva España*. México, Instituto de investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Fondo de Cultura Económica, págs. 118-119.



En el año 1596, la controversia alimentada por la ambición estaba planteada y los enemigos se unieron dando paso a la firma del *Tratado de la Haya*,⁶ entre Inglaterra, Francia y Holanda para unirse y enfrentar a España y así quitarle sus posesiones ultramarinas. El ataque no se hizo esperar, con 60 navíos y quince mil hombres de nacionalidades inglesa y holandesa, al mando de *Sir Walter Raleigh* y *Luis Nassau* se lanzaron contra el puerto español de Cádiz, logrando quemar y saquear al puerto de salida de Sevilla, sede del monopolio comercial y "*la Carrera de Indias*".

Pero el mayor asedio fue en *El Caribe* y sus aéreas circundantes. De pintorescos actos heroicos está plagada la historia de toda esta región para evitar que las potencias extranjeras -Inglaterra, Francia y Holanda- logaran el dominio y tener acceso al comercio y a las riquezas de Nuevo Mundo cuyo dueño era la Corona española. Para ello se apoderaron de los cientos de islas que por pequeñas eran menospreciadas por España, pero que resultaron perfectos refugios para la planificación y organización de las correrías de corsarios, bucaneros y piratas al servicio de estos países.

1.1. Los períodos de la piratería en el Nuevo Mundo

Al referimos a la historia de la piratería y sus períodos, debemos considerarla no solo una crónica de violaciones a la Ley, también en ella hay relatos un tanto románticos, donde las luchas, las ambiciones por el preciado oro y la aventura marcharon de la mano, en tanto sus anécdotas reflejaron la extravagancia de la naturaleza humana. Es posible que la historia de la piratería y los piratas, sea en su mayoría la historia de hombres perversos, pero no por eso es menos una historia de hombres, cuyas hazañas los convirtieron en lobos de mar.

⁶ Esta alianza también se conoce la Alianza antiborbónica y se encuentra descrita en el Capítulo III, págs. 381-382 de esta tesis.



Los períodos de la piratería en el Nuevo Mundo

El siglo XVI: Es el siglo de la heroicidad de un grupo de hombres solos, libres enfrentándose al mundo.

Cuadro: 24

Período	Ámbito espacial de acción de la piratería	Eventos y sus protagonistas
1507 a 1525	Se encontraban ubicados en el Atlántico Oriental, frente al cabo San Vicente y los puertos de Andalucía. Luego trasladan sus centros de operaciones a los alrededores de las Islas Azores.	Los piratas en su mayoría son franceses. Finalmente son expulsados por las flotas comerciales españolas.
1526 a 1540	El ámbito geográfico de la piratería se focalizo en el mar Caribe, específicamente alrededor de las Floridas, ya que este era el paso obligado de las flotas comerciales españolas en su tornaviaje a la Metrópoli.	La Corona española procedió a organizar el tornaviaje de las flotas comerciales en convoyes, fuertemente escoltados por los Galeones del Rey muy fuertemente armados.
1541 a 1560	El ámbito geográfico para atacar se traslada a las ciudades costeras y poco defendidas.	La organización de las flotas comerciales en convoyes fuertemente custodiados y la naciente "Carrera de Indias" impiden el asedio pirata, quienes trasladan el ataque a uno que otro galeón aislado. Las ciudades importantes se empiezan a fortificar
1561 a 1590		Apoyados por Inglaterra entran en acción los galeones ingleses, dirigidos por corsarios y contrabandistas. El objetivo: dañar la economía española. <i>La Patente de Corso:</i> En el año 1582 el Estado español crea las patrullas de guardacostas, como las " <i>Galeras de Cartagena</i> ".



El siglo XVII: Es el siglo de oro de la piratería. Las potencias europeas enemigas proceden apoyar a los piratas mediante las *Patentes de Corso*.

Cuadro: 25

Período	Ámbito espacial de acción de la piratería	Eventos y sus protagonistas
1591 a 1630	En el Caribe	<p>Entraron los holandeses en la escena del Caribe y con ellos sus astilleros, en los cuales se construyeron el "<i>Filibote</i>", el preferido por los piratas y de allí surge el nombre de "<i>filibusteros</i>".</p> <p>Los piratas se organizaron siguiendo las pautas de los "<i>Corsarios</i>" y así lograron una mejor coordinación de sus eventos.</p>
1631 a 1651	Los asentamientos de piratas del Caribe se convirtieron en colonias bajo el dominio y dependencia de la Metrópoli respectiva.	<p>De asentamiento a colonia bajo la dirección de un gobernador y un marco legal que garantizaba un <i>Estado de Derecho</i> y les garantizaba el poder continuar con las actividades de piratería.</p> <p>En 1641 España creó la <i>Armada de Barlovento</i>, en un intento de salvar el <i>Caribe Oriental</i>.</p> <p><i>El Mar Caribe</i> dejó de ser español.</p>
1552 a 1667	Jamaica fue ocupada por los corsarios ingleses y se convirtió en el asentamiento de los Corsarios ingleses.	<p>El dominio del Mar Caribe se convierte en objeto de disputa entre ingleses y holandeses. La victoria se puso de parte de Inglaterra.</p> <p>1655 Jamaica es ocupada por los corsarios ingleses y desde allí dirigieron todas sus acciones de bloqueos contra las costas del sur de las colonias de España.</p>
1668 a 1700	El Caribe e intentos en la Mar del Sur.	<p>La Metrópoli española intentó recuperar la situación.</p> <p>La Autorización al corso español se dio en el año de 1674.</p> <p>El comercio entre las provincias indianas se encuentra totalmente destruido a causa de la acción delictiva de los piratas y contrabandistas.</p>



El siglo XVIII: Es el siglo de los famosos con sus leyendas. Inglaterra y Francia, una vez conseguidos sus propósitos les retiran los apoyos, los asentamientos los convierten en colonias. Pero en este siglo es cuando aparecen los famosos piratas: *Avery, Roberts, Lafitte, Barbanegra*

Cuadro: 26

Período	Ámbito espacial de acción de la piratería	Eventos y sus protagonistas
1713	La piratería se traslada a las colonias inglesas, en América del Norte.	<i>Tratado de Paz de Utrech:</i> España, Inglaterra, Francia y Holanda firman el Tratado. Los tres últimos países se comprometen ante España a respetar el " <i>libre comercio</i> " entre ellas. Los piratas se convierten en contrabandistas, porque el monopolio a burlar es el inglés. Surge una nueva "Patente de Corso" expedida por los gobernantes americanos. Fin del filibusterismo.

Debilitada por las continuas guerras (en particular la guerra de los Treinta Años), y sufriendo una enorme crisis económica, España comenzó a sufrir ataques a sus colonias a mediados del siglo XVII. En 1739, durante la Guerra de la oreja de Jenkins el inglés Edward Vernon atacó Portobello, en Panamá, y posteriormente lo intentó en Cartagena de Indias, al mando de 186 buques, siendo derrotado por Blas de Lezo y sufriendo Inglaterra su más terrible derrota en los mares. En 1762, durante la guerra de los Siete Años, los ingleses ocuparon La Habana y Manila, impidiendo el paso de la flota.

1.2. La Cofradía de los Hermanos de la Costa

La vida agitada y sin grandes garantías, que soportaban los filibusteros llevo a estos a organizarse en forma centrada alrededor de una sociedad que llamaron: la *Cofradía de los Hermanos de la Costa*, con su principal asentamiento y centro de ataques en la *isla de*



La Tortuga. Hasta el presente, no se tiene una fecha exacta de su fundación, lo que sí estuvo muy claro fue su finalidad y fue la de garantizar el libre ejercicio de la piratería como actividad.

El carácter de *La Cofradía* radicaba en su componente como *asociación libremente consentida*, ya que sus miembros no tenían obligaciones de ninguna índole. Cada uno de los miembros gozaba del privilegio de unirse a cualquier expedición organizada por la asociación, caso contrario, no podía ser obligado a ir a ninguna. En vista de este código, se puede confirmar que la sociedad tenía sus leyes, estas no eran normas escritas y funcionaban como un acuerdo general al que los piratas miembros se sometían libremente precisamente para proteger su libertad individual.

Un poco para concretar se puede decir que, estaban ligados únicamente por su rapacidad, la conciencia de su hermandad y de sus enemigos comunes, y su desprecio por el orden establecido en la Europa monárquica. No había jueces ni tribunales, únicamente una asamblea formada por los más viejos de ellos.

Las principales *Normas de la Cofradía*, llamadas también la "*Ley de la Costa*"⁷ eran:

1. Se prohibía manifestar todo prejuicio de origen, patria o de religión, en consecuencia, todos podían profesar la religión o credo que quisieran y de esa forma no había represión de la cual huían y la tolerancia era lo que predominaba.
2. Quedaba prohibida la propiedad privada de la tierra era de todos y para todos. Por consiguiente, también los barcos eran de la hermandad, como un reconocimiento a la participación de todos por apoderarse de ellos. Igual situación quedaba la repartición del botín, el cual se disponía a partes iguales para cada uno. También las decisiones se tomaban en una asamblea que se realizaba para tales fines.
3. La Cofradía no podía inmiscuirse en la libertad personal de cada uno, respetaba el derecho a la individualidad y ninguna persona podía ser obligado a realizar, ni trabajos forzados, ni a pagar impuestos, tampoco multas.

⁷ MOREAU, Jean Pierre. (20 de julio 2015). *Piratas Filibusterismo y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*. Papeles del Tiempo No. 26. Editorial: Antonio Machado Libros. Madrid.

MEDIA, Macpecri. (30 noviembre de 2015). *El desafío de la Historia, Vol. 13: Piratas en las costas venezolanas*. Editorial: Grupo Editorial Macpecri, C. A. Caracas.



4. Las cuestiones individuales se resolvían personalmente y la Cofradía no era responsable de las situaciones personales.
5. No se obligaba a nadie a partir en una expedición pirata, porque no había obligación de combatir.
6. Se podía abandonar la Hermandad en cualquier momento, ya que su adhesión había sido voluntaria y su abandono no acarreaba persecución alguna.
7. No se admitían mujeres blancas libres en la isla para evitar celos, riñas, discusiones y odios. Solo podían vivir en la isla mujeres negras y esclavas, por considéralas de menor valor que las blancas.

El cumplimiento de tales normas estaba garantizado por las decisiones de un *consejo de ancianos*, formado por los piratas de mayor edad, fama y valor y para todo lo relacionado a los asuntos militares, tenían un *gobernador*. Igualmente, para la decisión de un ataque pirata, se reunían y nombraban un *capitán*, quien era responsable de todas las decisiones de combate en el mar, pero al regreso a tierra era un filibustero como cualquier otro.

El otro elemento de gran importancia era el *contramaestre*, quien tenía como misión lograr que todo funcionara bien, cuidar el abastecimiento de los alimentos, de las armas y municiones durante la misión pirata y una vez capturado el botín debía darles el justo valor a los objetos robados. Otra figura importante era el *maestro de del velamen o piloto*, por el manejo acertado de las velas.

1.3. La Patente de Corso y los corsarios

En la Edad Media y en la Edad Moderna, la *patente de corso*⁸ sirvió, como un instrumento jurídico, a los monarcas de las naciones europeas para autorizar a los

⁸ MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. (2007). *Diccionario de historia moderna de España: La Administración*. Colección Fundamentos no. 229. Editado por: Ediciones AKAL, España, pág. 123.

DE BACARDÍ, Alejandro. *Diccionario del derecho marítimo de España en sus relaciones con la marina mercante: escrito en vista de la legislación marítima, mercantil, rentística e internacional*. (1861). Editado por: Establecimiento Tipográfico de Narciso Ramírez. Barcelona, págs. 607-621.



propietarios de los navíos nacionales, poder hacer ataques a barcos o poblaciones enemigas y, de esa forma, el citado propietario se convertía en un elemento de reserva de la marina del país o de la ciudad que lo expedía. De esa forma resolvían los altos costos de mantenimiento de armadas propias o lo suficientemente grandes para la defensa del país, sin tener que invertir en la construcción de barcos avituallamiento, reclutamiento de tripulación, armamento, etc., pero si obtener parte de los beneficios obtenidos y el hospedaje sin repercusiones y responsabilidades.

El particular o “*corsario*”, poseedora de esta patente, estaba *legitimado* para hacer la guerra en forma privada, contra los súbditos de las potencias enemigas, pudiéndose enriquecer con el botín capturado, pero estaba regulado por la *Ordenanza General del corso*,⁹ para cometer tales ataques a través de la práctica de la piratería encubierto por los Gobiernos al cual pertenecía, de esa forma su actividad era legal y regulada por las autoridades de la Corona para la cual actuaba.

Este tipo de ataque se vio robustecido por los numerosos ataques internacionales de España y los reinos rivales europeos, más la vulnerabilidad de la ruta comercial trasatlántica de “*la Carrera de Indias*”. Francia e Inglaterra fueron los abanderados en el uso de este subterfugio jurídico, mientras que España lo hizo tardíamente, posteriormente y durante la guerra de independencia de las colonias americanas, estas también hicieron uso de este mecanismo hasta que fue abolido en el año de 1856 en el *Tratado de Paris*, al cual se hace referencia amplia en el Capítulo III, páginas 393-394 de esta tesis doctoral.

El corso en España.

Para el siglo XVIII y principios del XIX, la política exterior española contó con la base del *corso español*, siempre bajo la “*patente de corso*” y regulada su actuación por la *Ordenanza del Corso*; de esa forma se organizaron y funcionaron como una flota de guerra “*paramilitar*” al servicio de la Corona española.

⁹ Ibídem: págs. 320-333.

NARANJO OROVIO, Consuelo. (2014). *Historia mínima de las Antillas hispanas y británicas*. Capítulo I: *Las Antillas, de “Islas Inútiles” a Centros Neurálgicos*. Publicado por: El Colegio de México AC, 3. México.



España se encontraba imposibilitada para contar con una escuadra de la *Real Armada* y así proteger la inmensidad de millas marinas, tanto de costas como de rutas marinas, es por esta razón que el gobierno español asignó, entre las múltiples funciones, a los *corsarios españoles*, la de guardacostas, trayendo beneficios para la Corona de España y para el mismo *corsario* del botín sustraído.

Una de las geografías que se vio beneficiada con la práctica del *curso español* fue el Caribe, que mantuvieron una protección máxima, teniendo a raya a los ingleses y los holandeses.

Fue el rey Felipe IV, en el año de 1621, quien promovió la *primera Ordenanza reguladora* de la actividad corsaria, fomentándola de igual manera, para poder hacer frente a la incesante actividad corsaria y pirata de los ingleses, los franceses, los holandeses, argelinos y los turcos, que constantemente asolaban el comercio español, tanto en el Mediterráneo como en las Indias. Posteriormente, las citadas Ordenanzas fueron ampliadas durante los años 1674; 1702 y 1718, acotando explícitamente la finalidad del ataque contra turcos, moros y otros enemigos de la corona. Las siguientes ampliaciones de los años 1762;¹⁰ 1779 y 1794, se hicieron contra los intereses franceses. Luego siguió la del año 1796, la cual apuntó contra los ingleses y a favor de los franceses y finalmente la del año 1801¹¹ que renovó las hostilidades contra los británicos.

Los beneficios de toda esta acción corsaria española y todas las *patentes de corso* otorgadas, a particulares o bajeles de la *Real Armada* fueron: el mantenimiento y la liberación relativa de las rutas comerciales de “*la Carrera de Indias*”, en consecuencia, los ingleses debieron confrontar múltiples dificultades para poder ejercer el “*contrabando*”. Fue tan efectiva la continua captura de los barcos mercantes ingleses y el desmontaje de su comercio ilícito en los mares indianos, por parte de los corsarios españoles en función de guardacostas que provocó el tan sonado incidente conocido como la “*Guerra de la Oreja*”.

¹⁰ PALAU CALAVERAS, Agustín. (2010). *Ensayo de Bibliografía Marítima Española*. Publicado por: Editorial MAXTOR, Barcelona, pág. 242.

¹¹ ESPAÑA, ESPAÑA. Rey (1788-1808 Carlos IV). *Novísima recopilación de las Leyes de España: Libro VI-VII. Ley IV. D. Carlos IV, en Segovia por ordenanza de 20 de junio de 1801. Reglas con que se ha de hacer el curso de los particulares contra los enemigos de la Corona*. Publicado por: Imprenta de la Publicidad, a cargo de D. M. Rivadeneyra. Madrid, 1850, págs. 123-132



de Jenkins”, entre los años 1739 al 1744. Que culminó con la declaración de guerra por la Corona Inglesa contra España.¹²

Se debe citar la *patente de corso* del 29 de julio de 1752, otorgada al Jefe de Escuadra don *Pedro Mesía de la Cerda* con la cual se le licenció para limpiar las aguas del Caribe de los corsarios holandeses y en consecuencia también de capturar corsarios y embarcaciones francesas e inglesas. Esta misión fue cumplida con la escuadra de navíos conformada por: el navío Septentrión de 60 cañones, la fragata Galga, el paquebote Marte y los jabeques Cazador, Volante, Galgo y Liebre.

1.4. Otros modos de piratería

Dentro del término “*pirata*” hay otras acepciones implícitas y son: “*bucanero*”, “*filibustero*” y el “*pirata*”, pese a que todos se dedicaban a asaltar, robar, traficar y saquear, existen marcadas diferencias entre los tres grupos.

Los Piratas

El *pirata* era un bandido y aventurero, cuya actuación era a motu proprio y sus ataques iban dirigidos, tanto a embarcaciones como a pueblos costeros, con el objetivo de apoderarse de los tesoros y mercancías que pudiera haber y no le daba importancia la nacionalidad y sin justificación alguna que la de la ambición, convirtiéndose en un enemigo de cuidado para el comercio en general. Su actitud era de pleno desafío a las reglas establecidas por la sociedad, a los peligros del mar y el mismo riesgo de su vida en cada ataque realizado.¹³

¹² CERDA CRESPO, Jorge. (2010). *Conflictos Coloniales: La guerra de los Nueve Años 1739-1748*. Publicado por: Universidad de Alicante Servicio de Publicaciones. Alicante.

MARTINEZ LÁINEZ, Fernando y CANALES TORRES, Carlos. (2009). *Banderas Lejas: La exploración, conquista y defensa por España del territorio de los actuales Estados Unidos*. Publicado por: EDAF. Madrid, págs. 234-235.

¹³ GARCIA VENEGAS, Isaac. (2003). *Los ladrones de los mares y San Francisco de Campeche. Enciclopedia Histórica de Campeche. Época Colonial*. México, Tomo II. Gobierno de Campeche, pág. 558.



La *piratería* y con ellos los *piratas* tienen un gran historial, sus orígenes se encuentran entre los fenicios, luego les siguieron los griegos, quienes le llegaron a considerar una actividad legítima. Durante la época de los romanos, crearon tales problemas que estos los consideraron una amenaza latente para las actividades comerciales del imperio en el mar. También las costas nórdicas de Europa sufrieron tal flagelo con los vikingos, seguidos luego por los piratas de las costas nórdicas de Alemania y para poderlos combatir surgió la *Liga Hanseática* o *Hansa Teutónica*.¹⁴

La siguiente escenografía fue Inglaterra, que sufrió cualquier cantidad de ataques piratas y la instalación de estos en sus costas, atacando principalmente a los barcos que atravesaban el Canal de la Mancha. La forma de defensa fue la creación de la *Liga de los Cinco Puertos*, la cual posteriormente cambió de dirección de ataque y fue contra la misma Inglaterra.

El Mediterráneo también fue atacado durante casi cuatro siglos por los *piratas berberiscos*, ubicados en norte de África y protegidos por el *Imperio Otomano*. Este grupo de piratas formaron el *clan Barbarroja*, y durante varias generaciones heredó tal nombre y acciones.

En otro orden de ideas, tenemos que, a mediados del siglo XVI, la presencia de los *bucaneros* en la Antillas,¹⁵ especialmente en *La española*, se debió especialmente por el abandono de los conquistadores a estas tierras y su emigración al continente indiano atraídos por las riquezas del continente; a esto se sumó la merma de la presencia aborigen provocada por las enfermedades y por el pesado yugo del trabajo impuesto, quedando en el abandono tierras sembradíos, animales domésticos. Todo esto atrajo a colonos de diferentes nacionalidades, que se fueron instalando y cuyo medio de subsistencia consistía en la caza de estos animales, especialmente los puercos cimarrones. Crearon una industria con la carne de estos animales que ahumaban y asaban en las barbacoas y luego la vendían a los navíos que recalaban en las islas.

¹⁴ HARING, Clarence Henry. (2003). *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. Editorial: Renacimiento. España, págs. 71-78; 80-83.

¹⁵ LOYN, Henry Royston. (1998). *Diccionario Akal de Historia Medieval*. Editorial: Ediciones AKAL. Madrid, pág. 223.



A pesar de ser expulsados por los españoles, tanto de la isla *La Española* como de *La Tortuga*, estos regresaron organizados y lograron reconquistar la isla de La Tortuga, en donde colocaron su base de comercio con los buques contrabandistas, faltos de vituallas.

Como se dijo originalmente, entre estos hombres se contaban: francés, ingleses, etc., y pese a que su origen es poco conocido, muy probablemente fuesen desertores de barcos o sobrevivientes de naves naufragadas o hombres renegados. El caso es, que su estado semisalvaje e independiente motivó y atrajo a otros y de esa forma se estableció un tráfico regular entre ellos y con los mercaderes holandeses.

Para el año 1629, esta población creció con la presencia de los colonos que huyeron de Saint Kitts o Isla San Cristóbal, como consecuencia de la persecución del almirante *don Federico de Toledo Osorio*, en su expedición española para recuperar las islas de *San Cristóbal* y *Nieves*,¹⁶ las cuales estaban en manos de los ingleses y los franceses, durante la *Guerra anglo-española*.

Los Bucaneros o Filibusteros del Caribe

El nombre “*boucanier*”, dado a estos colonos es de origen francés y en su sentido propio, se limitó al de cazador y curador de carne, pero cuando se convirtieron en corsarios del Caribe, adoptaron el de “*filibustiers*”, siendo esta una forma de cómo los franceses davalan a la palabra inglesa “*freebooteer*”.

En cuanto al ataque, los más turbulentos fueron los grupos de barlovento y sotavento y son los *filibusteros* los que se organizaron en una sociedad llamada la *Cofradía de Los hermanos de la Costa*, con su principal asentamiento en la isla de la Tortuga, desde donde preparaban los ataques.

¹⁶ ELLIOTT HUXTABLE, John. (2007). *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*. New Haven: Yale University Press. Estados Unidos, págs. 8-9.



2. Las formas de agresión y las consecuencias

Don Salvador de Madariaga, en su obra *El auge y el ocaso del Imperio Español en América*, da una idea de lo precario de la defensa de los territorios hispanoamericanos de las amenazas procedentes del mar.¹⁷ Pero hay que matizarla, ya que, como problema político y militar, la defensa de las posesiones españolas en Ultramar dependía de los factores: *tiempo, lugar y medios* o lo que es lo mismo: *el cuándo, el dónde y el cómo*.

Referente al “*tiempo*”, fueron tres siglos de incursiones agresivas por parte de Inglaterra, Francia y Holanda. Respecto al “*lugar*”, hay que destacar que la situación estratégica de los distintos espacios marítimos, que rodeaban el ultramar hispano, eran muy diferentes, ya que existían el Caribe, el Mar del Sur que se extendía por toda la costa americana de cara al Océano Pacífico y las aguas adyacentes a las provincias del Río de la Plata. Para el factor “*medios*”, la diferencia era grande, porque no era lo mismo defender los territorios de las múltiples incursiones de piratas y corsarios, que defender de agresión de una fuerza expedicionaria organizada y apoyada por la Marina inglesa.

Durante los siglos XVI y XVII, no fue fácil la administración y defensa de los dominios españoles en las Indias, porque eran objetos de las ambiciones de poderosos adversarios de la Corona española, que además eran potencias con pretensiones expansivas, hegemónicas y no satisfechas.

El siglo XVIII, con el ascenso de los Borbones a la Monarquía española, hubo un cambio cuyo objetivo principal era conservar los territorios ultramarinos, seguido de la necesidad de mantener las comunicaciones marítimas con la metrópoli y la forma lógica para cubrir tales necesidades y cumplir con los objetivos era la creación de una *Real Armada* propiedad de la Corona, al servicio del Estado y que se mantuviera por encima de los particularismos locales. Esto trajo como consecuencia, que los decretos de la “Nueva Planta” y los proyectos derivados se implementaran paulatinamente, en la medida que se fueron desmontando los intereses creados y la estructura de la corrupción en todas las estructuras del gobierno indiano.

¹⁷ DE MADARIAGA, Salvador. (1977). *El Auge y el Ocaso del imperio español en América*. Editorial: ESPASA-CALPE S.A. Madrid.



A mediados del siglo XVIII, en el reino español reinaba una aparente paz y se mantenía fiel a la aplicación de la política de neutralidad implementada por Fernando VI. Pero en ultramar, donde estaban las rutas comerciales interoceánicas, la piratería estaba un tanto controlado, no así el contrabando que seguía en pleno auge, los corsarios seguían atacando los buques mercantes españoles y las potencias rivales seguían con sus apetencias de asentamiento permanente en los enclaves más importantes de las posesiones ultramarinas de España. Para lograrlo fue necesario reparar y reforzar las fortificaciones defensivas existentes, también a los puertos y construir nuevas fortificaciones, dotándolos de los diferentes medios que facilitarían el apoyo tanto a las fuerzas navales locales como las enviadas desde la Península española. Así surgió la idea de los “*apostaderos*” que luego se homologó al concepto de la “*base naval*”.

2.1. Ataques en alta mar

Los ataques en el mar contra España se desarrollaron en Flandes, Cataluña, el Mediterráneo y América. Como se ha dicho antes, las noticias sobre la existencia de metales preciosos y tesoros en el Nuevo Mundo, hicieron crecer los deseos, en las potencias rivales, de conocer las tierras recién descubiertas.

A mediados del siglo XVI, España tenía como principal enemiga y rival a Francia, encontrándose en constante guerra y la no aceptación, por parte de Francia, de la distribución de las tierras recién descubiertas descubierta y la política española de no permitir extranjeros en las Indias. Por estas razones, para el año 1503, Francia ya estaba haciendo sus incursiones en las costas de Brasil, al mando de *Binot Paulmier Gonnville*, seguidas de otras dedicadas a la exploración al asalto y saqueo tanto de naves como de poblaciones españolas, con un objetivo principal, el de apoderarse de cuanta riqueza les fuera permitido.

Con Inglaterra las relaciones estaban bastante aceptables, debido a la mutua enemistad de Inglaterra y España contra Francia, más la oportunidad que tenía Inglaterra de comerciar con los países bajos permitido por el gobierno de España. Pero estas buenas relaciones se vinieron abajo en el año 1532 cuando Enrique VIII rompió las relaciones con la iglesia católica, dando paso a la lucha entre protestantes y católicos, más la



prohibición de España de permitir el comercio indiano con potencias extranjeras, trajo como consecuencia el retracto del pacto de *Medina del Campo*,¹⁸ en el año 1489.

Inglaterra procedió a renovar sus armadas, especialmente la marina. Uno de esos ataques con la nueva marina inglesa la realizó contra España, en el Canal de la Mancha, en el año 1588, donde logró una gran victoria. Como consecuencia, España y su Rey Felipe II, procedieron a recuperar la armada y sustituyeron las naves por fragatas más rápidas, denominadas “*zabras*”. Esta nueva flota resultó muy eficaz y pudo defender a la flota de Indias, en las Azores, igualmente rechazaron el ataque de Hawkins y Drake, contra Panamá y Puerto Rico, en el año de 1595

Si bien es cierto que el poderío español en el mar se volvió más fuerte, no es menos cierto que los avances tecnológicos navales de los ingleses y holandeses iban un paso adelante y con ello el deseo de quitar a España su poderío colonial y sus posesiones en ultramar. Es así como, en el año 1596, Inglaterra, Francia y Holanda firmaron el *Tratado de la Haya* y su primer ataque, al mando de Sir Walter Raleigh y Luis de Nassau, lo hicieron contra el puerto español de Cádiz, siendo este el desembarco marítimo de Sevilla y sede el monopolio indiano.

Los diversos ataques de España contra Francia, hicieron que esta última se retirara de la alianza e Inglaterra tampoco obtuvo resultados favorables en los enfrentamientos navales contra España y con la muerte de Isabel I de Inglaterra, en el año 1603 y el ascenso de Jacobo I al trono se logró un periodo de paz, mediante el *Tratado de Paz de Londres*,¹⁹ en el año 1604, que puso fin a la *guerra anglo-española* iniciada en el año 1584. Con Holanda se logró un acuerdo de paz, en el año 1609, con la firma de *Tregua de los Doce*

¹⁸ MARÑINEZ RUIZ, Enrique, GIMÉNEZ, Enrique, ARMILLAS, José Antonio y MAQUEDA, Consuelo. (1994). *Introducción a la historia moderna*. Editorial: Ediciones AKAL. Madrid, 1994, págs. 48-50.

Tratado de Medina del Campo: El 27 de marzo de 1489 España e Inglaterra firmaron un acuerdo sobre el establecimiento de una política común para los dos países contra a Francia.

¹⁹ PERALTA, Diego, MARÍN, Antonio y ZUÑIGA, Juan. (1740). *Colección de los tratados de paz de España. Reynado de Phelipe III, alianza, neutralidad, garantía, protección, tregua, mediación, accesión, reglamento de límites, comercio, navegación. Hechos por los pueblos, reyes y príncipes de España con los pueblos, reyes, príncipes, repúblicas y demás potencias de Europa ...: desde antes del establecimiento de la monarchia gothica hasta el felix reynado del Rey N.S. D. Phelipe V*. Madrid, págs. 243-269.



Años o Tregua de Amberes;²⁰ de esa forma se puso punto final a *la guerra de Ochenta Años* o *guerra de Flandes*. El contenido de los acuerdos de estos Tratados está explicado en el Capítulo III, en la página 373, de esta tesis doctoral.

Mientras España economizaba en las inversiones de sus armadas, confiada en los Tratados de paz firmados, las otras potencias hacían lo contrario, fieles al principio de que, quien dominaba el mar, tenía ventaja sobre las otras naciones. En esta carrera de luchas, Holanda llevó la delantera y en el año de 1618 reinició las hostilidades contra España y se dio inicio a la Guerra de los Treinta Años, donde los países bajos buscaron tener la supremacía tanto en el comercio de Europa como en el Indiano y la independencia de España. Para lograrlo, Holanda procedió a fundar la *Compañía Holandesa de las Indias Occidentales*,²¹ con el objetivo de colonizar y ocupar definitivamente las islas y poner en funcionamiento el “*corso*” y la guerra contra la navegación y las poblaciones españolas y portuguesas.

Para la segunda mitad del siglo XVII, hay que reconocer que España había dejado de ser una potencia marítima en comparación a Inglaterra, Francia y a Holanda. Esto fue consecuencia a la ventaja del comercio legal con la flota de “*la Carrera de Indias*”. En paralelo Holanda se mostraba como la mayor potencia europea a causa del contrabando y su adelantada flota de navegación comercial.

En la primera mitad del siglo XVIII, el comercio en las aguas de la América española, fue dominado por Holanda, ya que fueron los principales proveedores de esclavos negros, del comercio ilegal y el transporte de mercancías. Este fue un logro motivado por lo

²⁰ PERERA, Miguel Ángel. (2003). *La provincia fantasma: Guayana Siglo XVII: ecología cultural y antropología histórica de una rapiña 1598-1704*. Publicado por: Consejo de Desarrollo Científico y Humanidades. Universidad Central de Venezuela - CDCH UCV. Caracas, págs. 24-26.

LINDE, Luis M. Don Pedro Girón, Duque de Osuna. (2005). *La Hegemonía en Europa a comienzos del siglo XVII*. Editorial: Ediciones Encuentro. Madrid, págs. 61-62.

SALVADOR ESTEBAN, Emilia. (2000). *Conflictos y represiones en el Antiguo Régimen / La expulsión de los moriscos en el marco de la política internacional*. Monografías y Fuentes No. 20. Publicado por: Departamento de Historia Moderna. Facultad de Geografía e Historia. Universitat de Valencia. España, págs. 220-221.

²¹ HINRICH, Ernst. (2001). *Introducción a la historia de la Edad Moderna*. Editorial: Ediciones AKAL S.A. Madrid, págs. 126-128.

FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes. (2011). *La corona española y el tráfico de negros: del monopolio al libre comercio*. Editorial: ECOBOOK. Madrid, págs. 53-59.



avanzado de sus técnicas navales. Ver Cuadro A-9 sobre los enclaves ofensivos de los piratas y corsarios, en el ANEXO UNO, página: 11 de esta investigación.

2.2. Ataques en las costas y ciudades portuarias.

Las expediciones de *John Hawkins* y capitaneada por *Francis Drake* en el Nuevo Mundo, bajo la protección de la *Reina Isabel I de Inglaterra*, más la *batalla de San Juan Ulúa*, en el año de 1568²² donde, recibieron un ataque sorpresa por parte de los españoles al mando de *Don Francisco Luján*, terminó por agravar las tensiones de España e Inglaterra; generándose el sentimiento de venganza por parte de los ingleses, lo que originó el inicio de una escalada de ataques piratas y el comercio de contrabando.

En el siglo XVII, las potencias extranjeras, aprovechando los acuerdos firmados con España, acumularon capital para poder intervenir en los asuntos indianos y obtener mejores ganancias a través de los negocios y comercio en las tierras americanas, especialmente Holanda, puso énfasis en la renovación de su flota mercante, diseñando los barcos llamados *fluit*, *flauta* o *filibote*.

Los inicios del siglo XVIII, quedaron marcados por la presencia de las diferentes naciones en las islas del caribe y el *Arco Caribeño* ya no volvería a ser el mar Caribe español. El ascenso de los Borbones al trono español, dio inicio al periodo de paz entre España y Francia; y su unión en la lucha para erradicar la piratería en las aguas del *mar Caribe* y de todo el continente. Con los firmes asentamientos y la creación de los *Apostaderos Indianos*, más el reconocimiento de España a la presencia y dominio de posesiones de las distintas naciones, se dio por terminado el servicio y se consideró innecesario el servicio de piratas, corsarios y bucaneros; convirtiéndose en posibles amenazas a sus intereses comunes de colonialismo en América.

²² DE ITA, Lourdes. (2001). *Los primeros ingleses en la Nueva España / América bajo los Asturias: economía, cultura y sociedad*. 50 Aniversario Internacional de Americanistas, Varsovia Polonia 2000. Editado por: Héctor Noejovich Ch. Pontificia Universidad Católica del Perú, págs. 405-408.



3. El contrabando y la corrupción

Pese a la implementación de diversas medidas para erradicar las prácticas comerciales ilegales, estas no fueron suficientes y la corrupción, en todos los niveles, estuvo presente en todas las regiones y épocas en Hispanoamérica y el Caribe. Una de las más extendidas fue el *contrabando* que se desarrolló desde tiempos muy tempranos de la presencia de España en las Indias Occidentales.

En el siglo XVI y XVII se vio muy favorecida esta forma fácil de obtener ganancias ilícitas, especialmente aupada por la presencia de los franceses y los holandeses, busca de posibilidades en participación en el rico comercio español con sus dominios de Ultramar, como consecuencia inmediata se estableció un *comercio ilegal* o de "*contrabando*". Agravada por las pocas posibilidades de investigaciones judiciales ya que se consideraban delitos excepcionales, motivado por los intereses de la maquinaria gubernamental que en la mayoría de las veces lo solapaba, ya que a muchos gobernantes les proporcionaba un enriquecimiento personal.²³

La corrupción en el mundo colonial tuvo como marco referencial la situación de cierta escases económica y la no probada honorabilidad de las personas enviadas como virreyes y a los puestos públicos, en los diferentes virreinos, ya que eran personas que marchaban allí con sueldos muy bajos y cargados de deudas familiares y personales en la metrópoli, las cuales debían honrar. Al cabo de pocos años, estos personajes no solo habían saldado las citadas deudas, sino que además se convertían en personas muy respetables y con grandes riquezas.²⁴ Ante tal situación, fue imposible erradicar la corrupción en el sistema colonial, así lo explica Horst Pietschmann²⁵

²³ PERUSSET, Macarena. (2006). *Contrabando y sociedad en el Río de la Plata colonial*. Capítulo III. Editorial DUNKEN. Buenos Aires, págs. 32-33 y 111-114.

²⁴ BERTHE, Jean Pierre. (1994). *Las Nuevas memorias del capitán Jean de Monségur*, Editorial: Universidad Autónoma de México (UNAM), Instituto de Investigaciones Históricas, México, págs. 11-37, 92, 97 y 103-104.

²⁵ PIETSCHMANN, Horst. (1982). *Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa*, en Nova historia, Torino, número 5, Torino, págs. 11-37.

PIETSCHMANN, Horst. (2002). *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas*: actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano. Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998, Publicado por: Universidad de Castilla La Mancha, Castilla de la Mancha, págs. 1342-1346.

Consultada la página web oficial de e-Spania: <https://e-spania.revues.org/22848>, en fecha: 23 de octubre del 2015.



Macarena Perusset, en su análisis “*La corrupción en la historiografía colonial*”,²⁶ enfoca la tipología sobre la corrupción política de Arnold Heidenheimer, quien lo enmarca en tres esferas de conducta corrupta: “1) *aquellas centradas en la función pública*, 2) *las focalizadas en el mercado* y 3) *las centradas en el interés público*”, las cual son muy coherente, porque si tomamos en cuenta que los funcionarios públicos de alta jerarquía como un virrey, un gobernador, un oficial real, un ministros de audiencia o un alcalde mayor, etc., para recuperar lo invertido en la compra de los citados empleos y obtener ganancias extras, forzosamente debía recurrir a tales prácticas de corrupción como el “*nepotismo*” y el “*favoritismo*” como *manipulación política* y el contrabando como *manipulación económica-comercial*.

Citando nuevamente a Horst Pietschmann,²⁷ en su tipificación de los delitos de corrupción entre la burocracia hispanoamericana observamos el “*cohecho*” y el “*soborno*”, seguido del “*favoritismo*” y el “*clientelismo*” la venta de “*oficios*” y los “*servicios burocráticos*” al público y el “*contrabando*” como el más arraigado y pernicioso; con el agravante de que la corrupción no estaba tipificada como delito en las *Leyes de las Siete Partidas*. Delitos estos de los cuales no escaparon ni los religiosos,²⁸ ya que es bien sabido que estos practicaban el comercio ilícito, al igual que los funcionarios en el mandato real, a pesar de tener prohibido las acciones comerciales, según lo establecido en el Concilio de Trento y la Constitución del Papa Benedicto XIV.

Otro escenario a tomar en cuenta en el siglo XVIII, fue la intensificación de los conflictos, tanto políticos como económicos en todo lo que conocemos como el *Arco del Caribe*, originado por el predominio que llegó a tener Inglaterra en los mares, siendo esta situación la principal fuente para que el contrabando en la América Hispana se convirtiera

²⁶ PERUSSET, Macarena. (2006). *Contrabando y sociedad en el Río de la Plata colonial*. Capítulo III. Editorial DUNKEN. Buenos Aires, pág. 112.

²⁷ PIETSCHMANN, Horst. (1982) *Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa*, en Nova historia, Torino, número5, págs. 12, 20-21 y 31.

PIETSCHMANN, Horst. (2002). Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano. Toledo, 19 a 21 de octubre de 1998, Publicado por: Universidad de Castilla La Mancha, Castilla de la Mancha, págs. 1342-1346.

Consultada la página web oficial de e-Spania: <https://e-spania.revues.org/22848>, en fecha: 23 de octubre del 2015.

²⁸ AGI, INDIFERENTE GENERAL 538, YY10, F238.



en una “pandemia”, muy bien organizada y con carácter de empresa de Estado; superando con sus acciones a todas las grandes empresas comerciales del siglo XVII, llegándose a la conclusión de que una tercera parte del comercio interoceánico entre España y sus colonias americanas se hacía en forma clandestina.

El ascenso de los *Borbones* a la Corona española, en apariencia rompió con el esquema, en cuanto a la forma de administración de la dinastía de los *Austrias*. Sin embargo, y pese al nuevo impulso renovador de la estructura burocrática colonial de los Borbones, no fue suficiente para romper el arraigo tan profundo de la corrupción existente. Tal como lo asevera Santos Madrazo²⁹ en sus propias palabras

“el robo empapaba a fondo las instituciones del Antiguo Régimen”

“los titulares de las veintiún intendencias (...) en 1718, a pesar de gozar de unos sueldos elevadísimos muy pronto son acusados de llegar a un entendimiento con los arrendadores de las rentas reales. En definitiva, todo parece dar la razón al dicho: En Madrid como en Sevilla el que pillas, pillas”.

Santos Madrazo, página: 16

Explicando de esa forma, que se estaba ante un funcionamiento político, cuyo asentamiento real estaba en el reparto de las funciones entre los poderes públicos y los intereses privados, en consecuencia, la exigencia de la citada “*honradez probada*” era de carácter subjetivo. Aunado a lo anterior, los objetivos de las reformas borbónicas no se podrían alcanzar, salvo que en forma simultánea se diera la *centralización administrativa* y una fuerte *racionalización fiscal*. Pero ante la subjetividad de “lo moral” y “ético” debatiéndose en la burocracia, poco podía hacer la Corona española, más su falta de preocupación por dejar en claro el derecho consuetudinario en las tareas de sus funcionarios, dio el piso para que siguiera prevaleciendo la antigua situación de *contrabando y corrupción*.

Otro punto a observar fue que, para el siglo XVIII, el contexto internacional entre las distintas potencias europeas era de paz, ya que países como Inglaterra, Francia y Holanda habían logrado asentarse en distintos y estratégicos territorios, tanto en el continente como en las islas del Mar Caribe, con la diferencia de que estas ocupaciones estaban reconocidas por España. Como daño colateral, los piratas se convirtieron en un

²⁹ MADRAZO, Santos. (2000). *Estado débil y ladrones poderosos en la España del Siglo XVIII*. Editorial: LOS LIBROS DE LA CATARATA, 2000. Madrid, págs. 13-16.



verdadero obstáculo a sus intereses, ya no servían a las intenciones de introducción en el Nuevo Mundo, este objetivo ya estaba logrado; sus condiciones de saqueadores, y ladrones de puertos y embarcaciones promovían las tensiones entre estas naciones que ahora estaban en muy buenas relaciones vecinales. Y, como dice Antonio García de León:

"El Caribe deja de ser el mare classum de los hispanos convirtiéndose en un mar internacional, de encuentro y confrontación con otras potencias europeas, las que lograron consolidar su presencia en las islas y enclaves específicos del litoral, constituyendo aéreas continentales propias".³⁰

Antonio García León, página: 76.

Otro de los factores que contribuyeron al florecimiento del *contrabando*, fue la cercana comunicación entre las colonias españolas en América y las colonias en posesión extranjera, más los altos impuestos con que gravaban las autoridades a los artículos que entraban por importación legal y los altos costos del flete, contribuyendo de esa forma a que se creara un buen contexto para el tráfico ilegal.

De poco o nada sirvió la centralización del poder implementada por las reformas borbónicas, ya que, tanto la *corrupción* como el *contrabando*, continuaron y se intensificaron, apoyados por el engranaje social hispanoamericano que siempre buscó un mejor enriquecimiento económico y el ascenso social, formándose verdaderas redes sociales de poder. Así se interpreta del verso del vigía de Ixil,³¹ destituido por el gobernador O'Neill colocando en el cargo a su propio hijo y que continuación se transcribe:

*Vigías y Subdelegados / y jueces de los Partidos / sois también los ofendidos / y gravemente agraviados,
/ pues estando sosegados / sin sobresalto el menor / ya esperan el sinsabor / de los tragos tan amargos,
/ de refrendar vuestros cargos / por causa de un vil traidor.*

³⁰ GARCÍA DE LEÓN, Antonio. (2005). *El Caribe Colonial como región*, en la revista Diario de campo, Número 31, INAH, México, enero-febrero, pág. 76.

³¹ AGS, Secretaría de Guerra, leg. 7213, exp. 21. Carta del virrey de la Nueva España Miguel de Azanza a don Juan Manuel Álvarez, México a 30 de noviembre de 1798.



4. La Arquitectura Defensiva en el Nuevo Mundo, Siglos XVI al XVIII

Los eventos históricos escenificados a causa de la evolución de la *Poliorcética*, nos muestran claramente que la defensa y el ataque de las plazas fuertes, han sido objeto de estudio y un tema a resolver de toda época, desde las sociedades tribales de la prehistoria hasta nuestros días. Los grandes tratadistas del “*Arte de la Guerra*” han mostrado verdadera preocupación y así tenemos la obra de Vitrubio, en el siglo I a.C., a Diego González de Medina Barba,³² en el siglo XVI, a Cristóbal de Rojas,³³ en el siglo XVII; hasta el siglo XVIII con Sebastián Fernández de Medrano,³⁴ quienes estudiaron los castillos y fortalezas con sus historias.

Siguiendo los pasos de esta historia, se ha podido dilucidar cuándo, cómo y porqué apareció el castillo. También se definió su antecedente muy elemental, el cual fue el muro o “*muralla defensiva*”, siendo esta la primera idea que se le ocurrió al hombre primitivo para proteger su hogar. Con el paso de los años y con el surgimiento de nuevas necesidades defensivas, se fueron creando y añadiendo nuevas formas como las torres altas para poder vigilar la llegada del enemigo e incluso para atacar en mejores condiciones al mismo.

En la Península Ibérica, los celtas construyeron los “*Castros*”³⁵ y la “*Citania*”.³⁶ Otro tipo de fortalezas fueron los “*Talayots*”³⁷ baleáricos, que constituyeron verdaderos recintos fortificados, caracterizados por su aparejo de grandes bloques de piedra, sin argamasa, llegando a medir seis metros de altura. Por supuesto, están las influencias

³² GONZÁLEZ DE MEDINA BARBA, Diego. (1599). *Examen de fortificación*. Imprenta del licenciado Varez de Castro, Madrid, 1599. Libros en Google Play.

³³ ROJAS, Cristóbal. (1598). *Teoría y Práctica de Fortificación, conforme las medidas y defensas de estos tiempos*. Madrid, 1598, folio. 35.

³⁴ FERNÁNDEZ DE MEDRANO, Sebastián. (1600 y 2000). *El Arquitecto perfecto en el Arte Militar*. Primera publicación: en Bruselas, año 1600. Nueva publicación: Editorial: MAXTOR. Valladolid.

³⁵ Los Castros: ver Capítulo VIII, pág. 701.

MARCOS GARCÍA, Miguel Ángel. (1986-1987). *Estructuras defensivas en los castros cántabros de la Cabecera del Ebro*. Publicación: Revista Zephyrus, XXXIX-XL. Universidad de Salamanca., págs. 479 - 483.

³⁶ CARDOZO, Mário. (1990) *Citânia de Briteiros e Castro de Sabroso*. 11ª edición. Sociedad de Martins Sarmento. Guimarães, Casa de Sarmento – Centro de estudos de património, págs. 8-57.

³⁷ Ver glosario, pág. 1092.



púnicas o griegas y luego la romana con los “*Castelli*”³⁸ cuyas construcciones de planta rectangular encerraban el campamento, con sus “*fosos*”, la “*barbacana*” y las “*turris*” redondas o elípticas. Estos tipos de construcciones han sido estudiadas y descritas en el Capítulo VIII, páginas: 701 a 711 de esta tesis.

Las constantes luchas e invasiones de culturas como la visigoda o la árabe, impulsaron una larga historia de ataques y defensas discontinuas, pero con el agregado del intercambio cultural que marcaron el carácter del futuro Imperio Español. Para evitar la sorpresa, la arquitectura defensiva se enriqueció y proliferó en recintos fortificados, escogiendo lugares estratégicos, situados en encrucijadas de caminos o junto a vías naturales de penetración o en las líneas fronterizas, donde eran probables todos los ataques enemigos, dando paso al génesis del Castillo.

La *Táctica*, la *Estrategia* y la *Logística*³⁹ siempre han ido de la mano, aplicándose concienzudamente en los conceptos y las soluciones técnicas y arquitectónicas de la fortificación defensiva, con el fin claro de detener al enemigo, el de servir de punto de apoyo para el ataque, el de utilizarlo como el almacén de suministros y lo vital del objetivo: como el “*símbolo de posesión de un territorio*”.

Las órdenes Militares tuvieron su rango de influencia con sus ideas constructivas, traídas del Cercano Oriente. Luego la llamada época feudal y el predominio de los señores; tanto la Nobleza como la Iglesia, también dejaron su huella. En la España Imperial, los monarcas de los diferentes reinos que contribuyeron en la reconquista de la España musulmana, también fueron prolíferos en la adecuación de la Arquitectura Defensiva, a la cual enriquecieron con el arte del gótico, del naciente neoclásico y barroco, sin dejar de lado la influencia del mudéjar.

Ya en el siglo XV, fue evidente el cambio en la mentalidad del hombre occidental, totalmente influenciado por los descubrimientos geográficos, las nuevas posibilidades comerciales mediante las rutas marítimas y la expansión de fronteras más allá de los mares conocidos. Todo esto dio paso a una ampliación de los horizontes materiales y morales,

³⁸ Ver glosario, pág. 1082.

³⁹ Ver glosario: Táctica militar: pág. 1092, Estrategia militar: pág. 1084 y Logística militar: pág. 1087.



cobrando importancia las instituciones laicas y reforzándose el poder de las monarquías. Paralelo a todo lo anterior el “*Arte de la Guerra*” se precipito a los descubrimientos y evolución de la “*artillería*” con sus proyectiles metálicos, obligando a la reforma de la Arquitectura Defensiva medieval, en la búsqueda de nuevas formas arquitectónicas de defensa, naciendo la fortificación abaluartada y con ella la elección de nuevos emplazamientos.

Este es el panorama con el cual se da inicio a la fortificación en el Nuevo Mundo y se continuó en los siglos XVI al XVII. Para la Corona Española representó un periodo de evolución de los conceptos técnicos y táctico-defensivos, como consecuencia natural de la evolución de las armas de asedio. Con la aparición de las armas de fuego y el uso de las mismas se inició una auténtica revolución en el orden táctico del ataque y la defensa, provocando el despliegue de un mayor poder de la defensa y la lucha, para poder romper el equilibrio en beneficio del triunfo sobre el enemigo.

La defensa territorial y las riquezas de las posesiones en el Nuevo Mundo, demandó unas fortificaciones cuya tipología pertenecen a la época denominada la “*Fortificación Moderna Permanente Abaluartada*”,⁴⁰ formando por sí mismas la *Escuela de Fortificación Hispanoamericana*. Son estos avances constructivos, de las fortificaciones defensivas, las que le permitieron a la Corona española, la consolidación y administración de su imperio, porque le aseguro las comunicaciones y el intercambio con los virreinos de Perú y Nueva España, siendo estas geografías las más ricas, tanto en mano de obra aborígen como en mineral de plata.

Rápidamente se fueron cubriendo las geografías del Nuevo Mundo con baluartes, baluartillos, hornabeques, revellines, baterías, fuertes abaluartados, etc., y con ellos, la construcción de puertos, arsenales y ciudades comerciales; transformando el bucólico paisaje americano y filipino. Manifestándose en forma excepcional las grandes dotes de conocimiento constructivo y creativo de los “*Ingenieros del Rey*”, luego los “*Ingenieros Militares*” españoles. Inscribiendo en las azules aguas de los mares y océanos las singladuras de los derroteros de “*la Carrera de Indias*” y enriqueciendo las hojas del

⁴⁰ Revista de Espeleología y Arqueología. Órgano Oficial del Comité Espeleológico de Matanzas, Sociedad Espeleológica de Cuba. *Apuntes sobre la historia de las fortificaciones*. Edición Especial junio 2007, págs. 7-13.



cuadernillo de bitácora, bien resguardado en la bitácora que incansablemente marcaba el norte del rumbo naval.

Ahora estas fortificaciones nos enseñan su naturaleza como testimonio material, de gran complejidad técnica-constructiva importante e imprescindible, para poder comprender ese intercambio cultural y esa historia de las comunicaciones humanas de aquel mundo de descubrimientos, colonización y comercio transoceánico; con un simbolismo de una realidad histórica y compleja de fronteras.

Fueron estas Fortificaciones abaluartadas y su *Escuela de Fortificación Hispanoamericana*, como lo señala Zapatero,⁴¹ las fuentes de desarrollo de otras Escuelas de Fortificación. Fueron también portadoras de elementos comunes de teoría y tecnología, coincidiendo en su papel de vehículos y propagación del idioma español, coadyuvando a la transformación cultural, madre de nuevas nacionalidades con personalidades propias, a la expansión de una idiosincrasia original y mestiza valorizada.

Podemos asegurar, que en ellas se gestó un patrón trascendente con una adaptación propia a las diversas culturas creadas. De ahí su valor universal que colabora a una mejor comprensión, desde el punto de vista cultural entre los diversos pueblos hermanos.

⁴¹ ZAPATERO, Juan Manuel. (1966). *La Escuela de Fortificación Hispanoamericana*, Actas y Memorias del XXXVI Congreso Internacional de Americanistas. Volumen 4. Sevilla, págs. 716.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1978). *La fortificación abaluartada en América*. Publicado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña, en San Juan de Puerto Rico.



5. Plan de Defensa español en el Nuevo Mundo

Con una España afirmada en Europa como nación y expandiéndose por todo el mundo como imperio, era de esperar que la Corona española buscara reafirmar sus bases y con ellas sus fronteras, en especial sus fronteras en ultramar, cuidando de que hubiese una continuidad en el tiempo y en el espacio conocido. Y, como lo venimos afirmando, la posesión de esta gran geografía continental en ultramar, trajo consigo disputas y necesidades defensivas urgentes, en especial la generada por el arco de las Antillas, en el Mar Caribe, por ser el lugar común para las rutas comerciales europeas y la acción de los piratas, corsarios y bucaneros o los “*lobos de mar*”.⁴²

El panorama estratégico de las islas fue en gran medida un facilitador para proteger el comercio entre los portillos de los territorios internos de los virreynatos o gobernaciones, y los abrigos de las rutas comerciales, pero también se convirtió en la atención permanente de las coronas inglesa y francesa, que no escatimaron esfuerzos para tratar de apoderarse de la preciada geografía y para ello enviaron marinos experimentados a la conquista de tales territorios.

Todas estas circunstancias condujeron a la Corona española, a tomar decisiones políticas y militares para la protección, la seguridad y desenvolvimiento del territorio. A partir de este hecho, arranco la meta de equiparlas con los mejores sistemas de fortificación y de esforzados contingentes de dotación, para luego convertirse en los logros que la llevó a vivir sus momentos de gloria, principalmente por la unificación política-territorial, cuya concreción se inició a finales del siglo XV,⁴³ con los eventos de: la rendición de Granada a los *Reyes Católicos*, el descubrimiento de las Indias Occidentales por *Cristóbal Colón*; luego la conquista y colonización del Nuevo Mundo descubierto y finalmente el establecimiento del primer gran comercio global interoceánico.

⁴² GONZÁLEZ ARNAO, Mariano. (2003). *A prueba de piratas*. Revista No. 61 de La Aventura de la Historia, Arlanza Ediciones, Madrid, págs. 90-98.

⁴³ LEÓN PORTILLA, Miguel. (2002). *América Latina en la época colonial: España y América de 1492 a 1808*. Impreso en Editorial Crítica, España, 2002.



El marco de legalidad para toda esta estructuración, se hizo presente a través de las primeras leyes que regularon la naturaleza de estas nacientes urbes coloniales, durante el periodo de los descubrimientos y conquista del territorio de la *Indias Occidentales*. Estas Leyes fueron: *las Capitulaciones de Santa Fe*,⁴⁴ suscritos el 17 de abril de 1492, entre los *Reyes Católicos* y *Cristóbal Colon*, en la ciudad de *Santa Fe* de Granada.

En este contrato, entre la monarquía y el particular *Cristóbal Colon*, quedó claramente reconocida y con el rigor de la Ley, la condición de este último como "*almirante*" de las tierras recién descubiertas. Igualmente, el usufructo de esta condición para el resto de su vida; incluso la posibilidad de ser heredada para su progenie, así se desprende del párrafo:

*"Primeramente que Vuestras Altezas como Señores que son de las dichas Mares Oceanas fazen dende agora al dicho don Christoval Colon su almirante en todas aquellas islas y tierras firmes que por su mano o industria se descubriran o ganaran en las dichas Mares Oceanas para durante su vida, y después del muerto, a sus herederos e successors de uno en otro perpetualmente con todas aquellas prebeminencias e prerrogativas pertenecientes al tal officio,"*⁴⁵

Capitulaciones de Santa Fe.
(Ver Apéndice I página 1098)

Igualmente, se establecieron las condiciones de comercio que luego darían origen a la Ruta Comercial Transoceánica de "*la Carreara de Indias*". Pero, en esa etapa inicial y en la práctica, todos estos establecimientos urbanos-comerciales se comportaron como *factorías* o *centros de extracción*, administrados bajo la figura controladora de un monopolio comercial entre el conquistador y la Corona de Castilla. Esta afirmación se deduce del párrafo:

"Item que de todas e qualesquiere mercadurias, siquiere sean perlas, piedras preciosas, oro, plata, specieria, e otras qualesquiere cosas e mercadurias de qualquiere specie, nombre e manera que sean, que se compraren, trocaren, fallaren, ganaren e hovieren dentro en los limites de dicho Almirantazgo, que dende agora Vuestras Altezas fazen merced al dicho don Christoval e quieren que haya e lieve para si la dezena parte

⁴⁴ *Capitulaciones de Santa Fe*. Archivo General de Indias (A.G.I.) Testimonio autorizado dentro de la unidad "*Patronato*". PATRONATO, 295, N.2. Un asiento en un registro cedulario en la unidad "*Indiferente General*". INDIFERENTE, 418, L.1, F.1R-1V.

Archivo de la Corona de Aragón (A.C.A.) Un registro de la Cancillería dentro de la unidad "*Archivo Real (Real Cancillería)*". ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN, REAL CANCELLERÍA, REGISTROS, NÚM. 3569, en los folios 135v-136v.

⁴⁵ *Ibidem*.



*de todo ello quitadas las costas todas que se fizieren en ello por manera que de lo que quedare limpio e libre, haya e tome la dicha decima parte para si mismo, e faga dello a su voluntad, quedando las otras nueve partes para Vuestras Altezas”.*⁴⁶

Capitulaciones de Santa Fe.
(Ver Apéndice I página 1098)

De esta forma se inició la gran aventura atlántica, con su gigantesca experiencia arquitectónica-constructiva que desembocó en dos vertientes conjugadas entre sí, la *defensiva* y la *urbana*. Íntimamente conjugadas e interdependiente en forma directa, en concordancia con el nuevo pensamiento tecnológico renacentista y los novedosos conceptos generadores con sus trazas y estructuras abaluartadas, que primaron durante tres siglos en el ámbito geográfico del continente americano.

Estas tentativas de este primer tiempo, se iniciaron con el *Fuerte de La Navidad*, pero después del frustrado intento de colonización, Cristóbal Colon cambio de rumbo y buscó un mejor lugar para el establecimiento de la primera ciudad que llamó *la Isabela*, para finalmente establecer el primer centro de acopio en la ciudad de *Santo Domingo de Guzmán*,⁴⁷ hoy capital de República Dominicana, y fue repetido en el puerto de *Veracruz*, en la hoy conocida República Mexicana.

La organización territorial del continente, recién descubierto, se convirtió en una prioridad para la Corona española. La respuesta como primera medida fue la de definir los puntos estratégicos de ingreso y la conformación de los Estados miembros a los que le dio la categoría de Virreinos. Esta división territorial, de los nuevos dominios en ultramar, se convirtió en las claves estratégicas para su actividad comercial y al mismo tiempo enclaves defensivas, las cuales fueron denominándoles *"llaves de los dominios en el Nuevo*

⁴⁶ Ibídem.

⁴⁷ En 1502 se decretó la Organización urbana ovandina, por medio de las misiones de colonización y por Fray Nicolás de Ovando, basada en la repartición de tierras y estimulación del mestizaje.



Mundo".⁴⁸ Totalmente articulado y controlado por la *Casa de Contratación de Sevilla*,⁴⁹ creada en el año de 1503.

Otra de las poderosas razones para la creación de tal red de "*llaves defensivas*", fue el inicio unos de los períodos muy difíciles de pillaje y saqueo más sangrientos de la historia del Caribe y de Hispanoamérica, por parte de bucaneros, corsarios y piratas. Quienes, en un principio, lo llevaban como una empresa particular de los *ladrones de mar*; pero luego, fueron motivados por las naciones enemigas del reino de España, entre ellas Inglaterra, Francia y Holanda.

La principal preocupación de la Corona española, durante todo el tiempo de su administración en el *Nuevo Mundo*, fue la defensa de sus fronteras y su posesión territorial. Esta fue la posición política y militarmente de gran importancia en la conservación de sus territorios ultramarinos. De ese afán de defender y asegurar sus territorios surgió el macro-proyecto defensivo mediante la fortificación, formando verdaderas "*llaves*" militares, comerciales y de denodada defensa.

Un plan generó otro y este fue el de buscar las mejores soluciones a la mayor preocupación, este fue: primeramente, el dotarlas con proyectos de fortificación y luego atender su manutención de pertrechos y tropas. Como segunda preocupación fue, el cómo convertirlas en los centros destacados en la conquista de nuevos territorios de *Tierra Firme*, en centros de acopio y en puertos seguros para la globalización del monopolio comercial interoceánico.

⁴⁸ ZAPATERO, Juan Manuel. (1989). *Las «llaves» fortificadas de la América Hispánica*. revistas.ucm.es. "La disputa por el Mar Caribe, ponía en primer término el panorama de lugares estratégicos, portillos de los territorios internos de los virreinos o gobernaciones, y abrigos de las rutas del comercio. La Corona designó a estos enclaves con la acertada denominación de «llaves», por ser decisiva política y militarmente su conservación para la seguridad y desenvolvimiento de un territorio".

ARELLANO, Fernando. (1988). *El arte hispanoamericano*. Impreso por Editorial Ex libris, Caracas, págs. 236-237.

⁴⁹ DONOSO ANES, Rafael. (1996). *Una contribución a la historia de la contabilidad: análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de Contratación de las Indias de Sevilla, 1503 – 1717*. Serie: Ciencias Económicas y Empresariales, Núm. 32. Universidad de Sevilla. Sevilla, págs. 49 - 67.

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo Luis y VILA VILAR, Enriqueta. (2003). *La Casa de Contratación y navegación entre España y las Indias*. Universidad de Sevilla-CSIC, Sevilla, págs. 26-29.



5.1. El "Primer Plan de Defensa del Caribe" de Felipe II

Toda fundación de ciudad, en América, fue acompañada de sus correspondientes fortificaciones defensivas, las cuales evocaban en su traza la influencia medieval del castillo español.⁵⁰ Con la preferencia de asentarlos sobre acantilados y/o atalayas naturales que posibilitara el dominio visual.

En la búsqueda de la funcionalidad y la necesidad de protección inmediata, no se cuidaron los detalles ni la calidad de los materiales, por esta circunstancia estuvieron acompañados de una expresión agreste de baja calidad, lo que permitió que muchos de ellos desaparecieran en el tiempo.

A estas primeras obras militares, que podrían denominarse *fortificación defensiva del período fundacional*, pertenecen: *las Casas Fuertes* y *las Fortalezas*, denominación dada por los *Reyes Católicos* a estas construcciones, en las reales cédulas que portaban la autorización para construirlas. Por ejemplo: la *Casa-fuerte de García de Lerma* y la *Casa-fuerte de Bonda* en Santa Marta,⁵¹ la *Fortaleza Ozama* en Santo Domingo de Guzmán.

A su favor cuenta, que en aquellos inicios, estas edificaciones aportaron una excelente defensa al objetivo inmediato de comercialización con características de factoría, ya que el gran comercio interoceánico apenas si estaba dando los primeros pasos, conducentes a lo que se convirtió en los tres siglos siguientes.

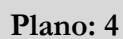
Superada la construcción defensiva de este primer período fundacional, ante la evolución de la artillería y a causa de los primeros ataques de piratas y corsarios, se inició el recrudecimiento de la construcción de un sistema de fortificación defensivo, que protegiera las diversas fronteras y las nuevas ciudades. Estas situaciones obligó a la Corona española a una transformación radical en cuanto al sistema de fortificación.

⁵⁰ ACOSTA, Vladimir. (1998). *El continente prodigioso, Mitos e imaginario medieval en la conquista americana*. Universidad Central de Venezuela, Ediciones De La Biblioteca – EBUC, Caracas.

⁵¹ MIRANDA VAZQUEZ, Trinidad. (1976). *La gobernación de Santa Marta (1570-1670)*. Capítulo VI, Fortificación y Defensa. 1.-Estado Militar de la Provincia. Editorial del Consejo Superior de Investigaciones Científicas - CSIC - CSIC Press. Sevilla, págs. 109-114.



Mynerva Modesta Velazco Gómez



FORTALEZA DE SANTA MARTA

Diseño de la Fortaleza de Santa Marta.

Fuente: Archivo General de Indias (A.G.I.). MP-PANAMA. 3 - 1



Avanzada la fase fundacional y ante la necesidad de proteger las bahías de bolsa, donde se establecieron las *ciudades-puertos comerciales*, la *Arquitectura e Ingeniería Defensiva* se convirtieron en un campo de estudio y experimentación de la *arquitectura militar*. Los ingenieros militares de la Corona se internacionalizaron y la arquitectura abaluartada⁵² se globalizó. Pero, para ello se hizo necesario de un plan maestro, el cual fue programado por Felipe II con los ingenieros italianos *Tiburzio Spannocchi*,⁵³ *Juan Bautista Antonelli* y los hermanos de este último.

La familia Antonelli y en especial Juan Bautista, estuvieron muy influenciados por los principios técnicos de la construcción de Pietro Cataneo, quien para el año 1554, en su Tratado titulado *I Quattro Primi Libri di Architettura*.⁵⁴ Publicado en Venecia, planteaba la necesidad de fortificar las fronteras.

En este Primer Plan de Defensa, la influencia italiana estuvo muy presente en las primeras fortificaciones en el Nuevo Mundo, ya que los principios y criterios de la arquitectura militar abaluartada, surgida en Italia, en pleno esplendor del Renacimiento, fue transportada a las nuevas geografías por los Antonelli.⁵⁵ Totalmente respaldada por las Leyes de Felipe II del año 1573. Ver Apéndice I páginas 1100-1102.

⁵² ALBORNOZ, Juan Carrillo de. (junio 1996). *Historia del Arma de Ingenieros, siglos XVI al XIX*. Memorial del Arma de Ingenieros. Núm. 54. Madrid, págs. 19-21.

⁵³ CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (1988). *Tiburzio Spannocchi, ingeniero mayor de los reinos de España*. Revista de la Facultad de Geografía e Historia, núm. 2, España, págs. 77-90.

⁵⁴ MARINI, Paola, Magagnato, Licisco. (1980). *Los Cuatro Libros de Arquitectura Andrea Palladio*. Edición impresa, con notas históricas y críticas, publicado por el Milan Polyphillus. Barcelona, España.

Consultada la página web oficial de Fondos Digitalizados de la Universidad de Sevilla: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/1708/17/i-quattro-primi-libri-di-architettura-di-pietro-cataneo-senese/> en fecha 14 de agosto 2012.

⁵⁵ LLAGUNO Y AMÍROLA, Eugenio, CEÁN BERMÚDEZ, Juan Agustín, colaborador. (1829 - 1977). *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*. Primera edición, Madrid: Imprenta Real, 1829. Edición contemporánea, Ediciones Turner. Madrid, España.



5.2. El "Segundo Plan de Defensa" de Carlos III

La saga constructora de los Antonelli dejó muy bien sembrado el suelo americano con la arquitectura militar abaluartada surgida en Italia, en pleno esplendor del Renacimiento, demostrando gran talento y seguridad en sus planteamientos técnicos,⁵⁶ durante sesenta y tres años.

Pero, como el deterioro no perdona y la demanda de fortificación defensiva seguía en aumento, porque, como lo explica el insigne investigador *Juan Manuel Zapatero*:

"...a los ataques y la piratería del siglo XVI se le unió la de los filibusteros en el siglo XVII, y la de los corsarios, producto de la guerra reglada del almirantazgo británico".⁵⁷

Juan Manuel Zapatero

Igualmente, los avances en las investigaciones tecnológicas y científicas, para ese momento histórico del siglo XVII, estaban fundamentadas por el *saber académico* de las "Aulas de Matemáticas" que Tiburzio Spannocchi, Juan de Herrera con Cristóbal de Rojas y Juan Bautista Ferrufino habían formado, durante el año de 1582. De esa forma, las nuevas técnicas en la construcción de los sistemas defensivos en América, se encontraban sistematizadas en cursos teóricos y prácticos para la formación de ingenieros y artilleros.

La Corona española, siempre presta en mantener su monopolio comercial transoceánico decidió enviar al brigadier Agustín Crame,⁵⁸ en su condición designada de "Visitador General de las Fortificaciones de América" por Carlos III, para que realizara las correspondientes evaluaciones de las fortificaciones en Margarita, Guayana, La Guaira, Trinidad, Portobello, Cartagena de Indias, Puerto Cabello, Campeche y otras.⁵⁹ De esa forma se inició el "Segundo Plan de Defensa del Caribe e Hispanoamérica" y fue ejecutado por Crame.

⁵⁶ LLAGUNO Y AMÍROLA, Eugenio, CEÁN BERMÚDEZ, Juan Agustín, colaborador. (1829 y 1977). *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*. Primera edición, Editado en: Imprenta Real. Madrid, 1829. Edición contemporánea, Ediciones Turner, 1977. Madrid.

⁵⁷ Ibídem.

⁵⁸ Ibídem.

⁵⁹ PAULINI, Ramón y GUTIÉRREZ, Ramón. (1994). *El Caribe Fortificado*. Ediciones: Universidad de Los Andes - UNIANDES. Venezuela, pág. 37.



Los avances en la estructura organizativa propia de un *cuerpo de ingenieros militares* estaban en marcha, con el objetivo de fundamentar la política de fortificación siguiendo el modelo requerido por España, tanto en sus dominios europeos como los americanos. Igualmente, los Ingenieros con los Tratados de Fortificación daban respuestas a las investigaciones, como los "*Principios de Fortificación, sección primera. Términos de la Fortificación Real*",⁶⁰ en donde se consideraba a la *Fortificación* o *Arquitectura Militar* como formación técnica y académica que instruía y formaba en el diseño y el saber disponer, con discernimiento y exactitud, de todas las obras conducentes a conseguir el fin último de la guerra.⁶¹

Analizando el hecho histórico de las disputas por la supremacía territorial y civilizatorio de las *Indias Occidentales*, más los conflictos entre las casas reales europeas, activados por las *Bulas Alejandrinas*⁶² y el *Tratado de Tordesillas*,⁶³ se puede comprender las razones poderosas que generaron este sistema defensivo de primer orden y que se dio por llamarse “*Llaves de los Dominios*”.

⁶⁰ LUCUZE, Pedro de. (1772). *Principios de Fortificación*. Editado por Thomas Piferrer. Barcelona. contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar.

⁶¹ Consultada la página web oficial de Fondos Digitalizados de la Universidad de Sevilla, en fecha: 26 de julio del 2011: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/3471/12/principios-de-fortificacion/>

⁶² *Las Bulas Alejandrinas*. Bulas papales: La primera “*Inter caetera*” o de participación, de 3 de mayo de 1493. La “*Eximiae Devotionis*” también del 3 de mayo de 1493 -realmente extendida el 2 de julio del mismo año-. La segunda “*Intercaetera*”, de fecha: 4 de mayo de 1493 –extendida el 28 de junio de ese año-. La “*Dudum Siquedem*” de fecha 26 de septiembre de 1493.

⁶³ *Tratado de Tordesillas*: Firmado el 7 de junio de 1494, entre los representantes de los Reyes católicos y por el rey Juan II de Portugal. Su firma se ejecutó entre los dos acontecimientos que definieron el mundo moderno y estos fueron el Descubrimiento de América por Cristóbal Colón bajo la dirección de los Reyes Católicos y el descubrimiento de la Ruta marítima a la India, por Vasco de Gama, al servicio de la Corona portuguesa.



6. Las “llaves de los Dominios” como estrategia comercial y defensiva

Analizando el hecho histórico de las disputas por la supremacía territorial y civilizadorio de las *Indias Occidentales*, más los conflictos entre las casas reales europeas, activados por las *Bulas Alejandrinas* y el *Tratado de Tordesillas*, las cuales se describen en el Capítulo III, páginas: 363 y 369 de esta tesis doctoral y a través de las cuales se puede comprender las razones poderosas que generaron este sistema defensivo de primer orden y que se dio por llamarse “*Llaves de los Dominios*”.⁶⁴

Aunado a lo anterior, la nueva geografía de la Corona Española fue configurada por las expansiones físicas-territoriales de las crecientes colonizaciones, las cuales fueron en aumento por las acciones monárquicas y diplomáticas de *Carlos V* y *Felipe II*. De esa forma, los límites territoriales del reino se vieron extendidos hasta la frontera italiana, y por el lado opuesto, cruzaron el océano Atlántico e incorporó el continente americano y las Filipinas.

Este confín de territorios y de fronteras territoriales y marítimas debía ser resguardado y procurar siempre, que sus administraciones gravitaran en la esfera política de la Metrópoli. Para ello se ideó un mega-plan, cuyas defensas y soberanía se consolidarán mediante núcleos defensivos y militares. Este fue el fundamento militar-ideológico de las “*llaves*”.⁶⁵

Las mismas estuvieron conformadas por enclaves de fortificaciones militares defensivas, puertos y ciudades comerciales amuralladas, donde se hacía el comercio de cabotaje. Las más importantes de estas “*llaves defensivas o de los Dominios*” se

⁶⁴ ZAPATERO, Juan Manuel. (1989). *Las «llaves» fortificadas de la América Hispana*. MILITARLA, Revista de Cultura Militar, no 1- 131-140. Editada por la Universidad Complutense. Madrid.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1964). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Publicado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña, Puerto Rico, págs. 3-39 y 146.

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. (2004). *Fortificaciones y tropas: el gasto militar en tierra firme, 1700-1788*. Universidad de Sevilla, Serie: Historia y Geografía, Núm. 95, Editorial: Impresión GRAFITRES S. L. Sevilla, págs. 51 - 54.

⁶⁵ SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. (2004). *Fortificaciones y tropas: El gasto militar en tierra Firme, 1700 – 1788*. Editorial Servicio de Publicaciones, Universidad de Sevilla. España, págs. 49-64.

ARELLANO, Fernando. (1988). *El Arte Hispanoamericano*. Universidad Católica Andrés Bello. Editorial Ex Libris. Caracas, págs. 236-237.



encontraban en Cuba que fue la "*Llave al antemural de las Indias*",⁶⁶ seguida por Puerto Rico como la "*Llave de la Antillas*"⁶⁷ y ya en Tierra Firme, continuó con Cartagena de Indias llamada "*Llave de Indias del Perú*".⁶⁸ Se ha graficado los principales núcleos o "*Llaves de los Dominios*" en Hispanoamérica y en el Caribe, construidos durante los siglos XVI, XVII Y XVIII, ver cuadro A-10, en el ANEXO UNO, página 12 de esta investigación.

El objetivo primordial de estas "*llaves*", fue la de asegurar el arribo y el tornaviaje de la Gran Flota de Indias, bien conocida como "*la Carrera de Indias*", y el comercio global. Igualmente, la defensa de los territorios insulares que por derecho pertenecían a la Corona española, pero que sobrepasaba al control y manejo imperial. También buscaba consolidar la presencia militar española y así defender la macro-producción agrícola y pecuaria, la extracción minera y la importación de las especies y sedas de Filipinas del pillaje francés, holandés e inglés.

El cometido de las "*llaves*" se cumplió y el Caribe, en especial se convirtió en la gran plaza fuerte y teatro de operaciones donde se dirimió conflictos y doctrinas de "*mare clausum*"⁶⁹ de España frente al "*mare liberum*" de los otros países interesados.

⁶⁶ ARRATE, José Martín Félix De. (1964). *Historia y Cultura Iberoamericana*. Capítulo VIII. Imprenta y Librería de Andrés Pego. Habana Cuba 1876. re-editada por la Comisión Nacional Cubana de la UNESCO. Pág. 664.

⁶⁷ FERNÁNDEZ SUÁREZ, Luis y RAMOS PÉREZ, Demetrio. (1990). *Historia general de España y América*. Volumen 9, Parte 2. Ediciones RIALP, S.A. España, pág. 191.

Puerto Rico pronto se convirtió en la "*Llave de las Antillas*", el lugar estratégico de más importancia para España en el Nuevo Mundo. Fue punto de partida para cientos de expediciones que salieron a colonizar y a explorar las Américas, además de un puerto de embarque para el oro de las islas hacia España. Para proteger su territorio, los españoles convirtieron a la isla en un baluarte impenetrable, con una ciudad amurallada reforzada por los fuertes de El Morro, San Cristóbal y San Gerónimo.

⁶⁸ Los títulos "*Llave y Antemural del Reino*" y "*Llave de las Indias*" que recibió Cartagena de Indias son explicables, debido a su estratégica posición en el Caribe; su relación directa con la *feria de Portobello*, el virreinato del Perú y su profunda y segura bahía. Estas condiciones la fueron convirtiendo en punto obligado de parada, para abastecer a la tropa y comerciar con la península y otras colonias.

⁶⁹ *Mare clausum* es el término utilizado en derecho internacional para señalar la prohibición de navegar en un mar o bajo el por ser jurisdicción de un Estado.



1 La llave de la Pasa de las Bahamas y la llave Nueva Providencia

La llave de la Pasa de las Bahamas

Esta *llave de la Pasa de las Bahamas*, en conjunción con la *llave Nueva Providencia* custodiaron y defendieron el tornaviaje de "*la Carrera de Indias*", con los galeones flotas de galeones comerciales, que venidos del Virreinato de la Nueva España y el Virreinato del Perú, se reunían en la bahía de bolsa de la Habana para hacer el zarpe en convoy de regreso a Sevilla.

Esta llave estaba situada en la ciudad de *San Agustín* o *Saint Augustine*,⁷⁰ está localizada en el condado de Saint John en el Estado de la Florida, Estados Unidos, en la región conocida como *Primera Costa de Florida*. Defendida por el *Castillo de San Marcos*,⁷¹ y el *Fuerte Matanzas*,⁷² el cual protegía la entrada a San Agustín a través del Río Matanzas y apoyaba al Castillo de San Marcos, en su denodada defensa.

Allí, encontramos, extendida, a la vieja ciudad española de *San Agustín*, con sus construcciones coloniales, evocando la época colonial española. En sus alrededores y para su protección a causa de la cercanía de los asentamientos ingleses, en las carolinas, se multiplicó la fortificación hasta llegar a nueve fuertes de tierra y fajina,⁷³ con la finalidad de poder defender esta plaza y su territorio.

⁷⁰ ARNAUD RABINAL, Juan Ignacio. (1997). *Evolución en la Artillería de una «plaza tipo» americana: San Agustín de la Florida*. MILITARIA, Revista de Cultura Militar. No. 10. Servicio de Publicaciones, UCM. Madrid.

ARANA, Luis Rafael. (1985). *La conservación y reutilización del Castillo de San Marcos y el fuerte Matanzas*. En *Puntos y fortificaciones en América y Filipinas. Actas del Seminario*, 1984. Madrid.

ARANA, Luis Rafael y MANUCY, Albert. (1977). *The Building of Castillo de San Marcos*. Florida.

Equipo Florida: *Estructura de la población de una sociedad de frontera: La Florida española, 1600 – 1763*. *Revista Complutense de Historia de América*, Numero 17, Madrid 1991.

⁷¹ VIGNERAS, Louis André. (1959). *Fortificaciones de la Florida*. Anuario de Estudios Americanos. vol. XV. Sevilla, págs. 533-552.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ *Ibidem*.



En Wakulla estaba el Fuerte San Marcos de Apalache y en Pensacola se encontraban el Fuerte San Carlos, la Batería San Antonio y el Fuerte San Marcos en Santa Elena, defendiendo el Golfo de México.

La llave Nueva Providencia

La *llave Nueva Providencia*, estuvo ubicada en la Isla Nueva Providencia y en la actualidad corresponde a *Nassau*, la capital de las Bahamas.⁷⁴ Uno de los valores históricos de la región a ser tomado en cuenta es: el de que entre el grupo de setecientas islas se encuentra la *Isla Guanahani*,⁷⁵ donde Cristóbal Colón arribó en su primer viaje y la llamó *San Salvador*.

Desde su descubrimiento en el año de 1492 hasta el siglo XVII, las Bahamas estuvieron bajo la soberanía española. Estas islas no fueron de mucho interés para los españoles, salvo por su situación estratégica, en el océano Atlántico occidental, frente a las costas de Florida, en la Ruta de retorno de “*la Carrera de Indias*”, siendo esta una condición geográfica que trataron de aprovecharla para proteger la citada ruta del tornaviaje de los galeones.

Su aparente abandono por parte del gobierno español, más la conformación geográfica del archipiélago, por la multitud de islas e islotes que la hacen un auténtico laberinto insular, las convirtieron en un foco de atención para los piratas y corsarios ingleses, que si vieron la importancia estratégica para convertirla en su centro de operaciones delictivas. La llave Nueva Providencia fue el centinela de la llave de la Pasa de las Bahamas.

⁷⁴ *Bahamas* es un conjunto de setecientas islas que conforman un archipiélago y oficialmente se conoce como Mancomunidad de las Bahamas. Está ubicado al norte de Cuba y República Dominicana, frente al Estado de la Florida. Su capital Nassau está situada en la Isla de New Providence. Su importancia en este estudio se debe a que desde finales del siglo XV hasta el siglo XVII, por su posición estratégica y por su laberinto insular favoreció la ruta de retorno de “*la Carrera de Indias*”. Pero, luego se volvió un verdadero problema por convertirse en los escondites de piratas y corsarios.

⁷⁵ No se tiene certeza sobre cuál es la primera isla que desembarcó Colón, del grupo de islas que conforman Bahamas. Hay un debate abierto sobre el tema. Se tienen noticias de esta *Isla Guanahani* por una carta de Colón al *Escribano de Ración*, de fecha 29 de abril de 1493, donde la nombra, pero no especifica su ubicación. En el mapa de Juan de la Cosa, este identifica a una isla ubicada al noreste de la actual Cuba, pero sin mayores explicaciones.

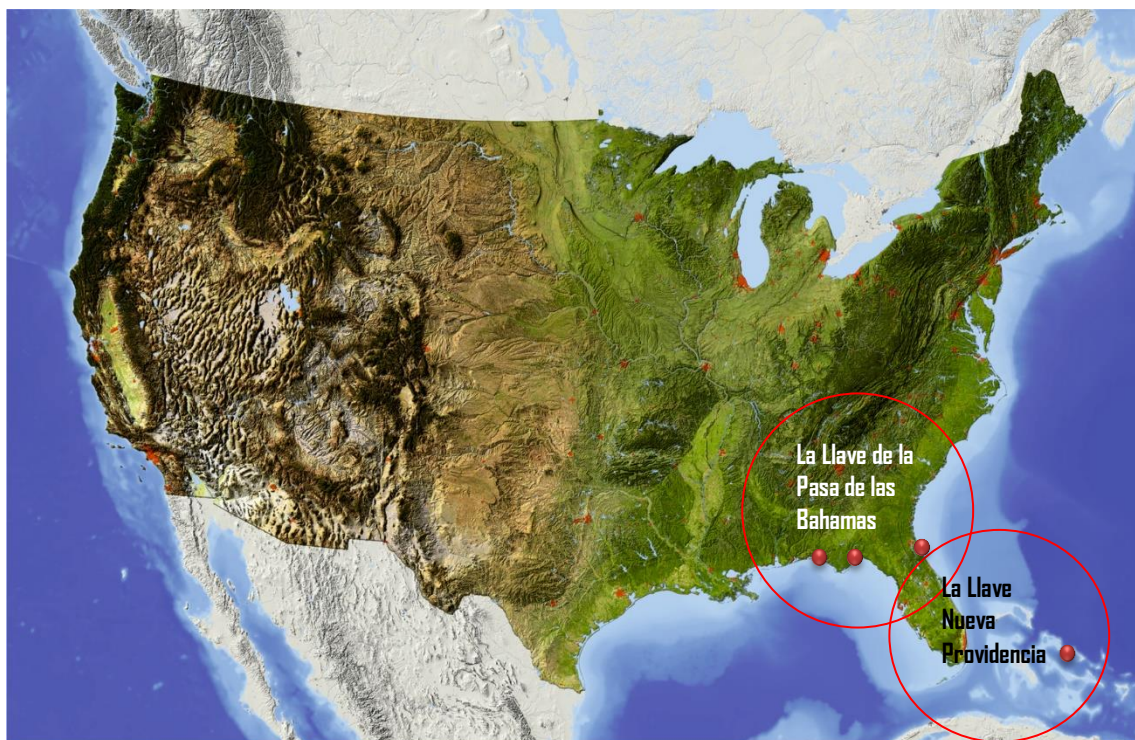


Figura: 10

La llave de la Pasa de las Bahamas y la llave Nueva Providencia

Todas las fortificaciones de San Agustín están administradas por el Servicio Nacional de Parques.

Esta "llave" estuvo conformada por el Castillo San Marcos, el Fuerte Matanzas que desde el Río Matanzas apoyaba el Castillo y nueve fuertes de tierra y fajina, estos últimos cuidaban el acceso por tierra de las invasiones inglesas que atacaban desde las Carolinas.

Las historias heroicas del *Castillo San Marcos* son múltiples, ya que estuvo en posesión de diferentes gobiernos, y esos cambios estuvieron unidos a los cambios de su nombre, por ello, también se le ha conocido como: *Fort Marion* desde 1821 a 1942, y *Fort St. Mark* desde 1763 a 1784 bajo ocupación británica. En la actualidad está en posesión de su nombre en español. Los ataques del pirata inglés Robert Searle en 1668, fueron superados por la denodada defensa de los nueve fuertes de madera, que defendieron la posición. Pero, es tras este ataque que se decidió edificar un castillo de piedra para proteger la ciudad y mantener a raya a los corsarios y piratas de la ruta de regreso del convoy indiano a España.

F-1: Castillo *San Marcos* de cara a la Bahía de San Agustín. Al frente se encuentra la Isla Anastasia de donde se extrajo la piedra coralina o coquina con la que se construyó.

F-2: Fuerte *Matanzas* en la rivera oeste del Río Matanzas. Allí permanece custodiando la entrada a San Agustín en apoyo incondicional al Castillo San Marcos.

F-3: Fuerte *Fincastle*: ubicado en Nassau - Bahamas.

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



2 La llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Yndias Occidentales

La llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Yndias Occidentales

La *llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Yndias Occidentales*,⁷⁶ fija su importancia en su bahía de bolsa y su Puerto Carenero⁷⁷ que jugó un transcendental papel desde el inicio del comercio transoceánico de "*la Carrera de Indias*", y de todo lo que se comerció. Este enclave defensivo formó parte de la ruta obligada entre la Corona de España y las Indias Occidentales, tanto en el área comercial de mercaderías y minería como en la de los esclavos. De ahí la necesidad de su protección militar.

Fueron las ubicaciones estratégicas, tanto de la Isla de Cuba como la de su puerto, protegido por la bahía de bolsa natural, lo que le dio la gran importancia a *La Habana*, e igualmente determinó la importancia histórica en el período colonial español, que fue desde el año 1519 al 1898. Aunado a la anterior, las riquezas que a ella llegaban y que de ella partían, la convirtieron en el codiciado objetivo de piratas y corsarios con sus patentes de corso emitidas por las potencias enemigas de la Corona Española.

⁷⁶ ARRATE ACOSTA, José Martín Félix de. (1830 – 1831 y 10 de abril 10 1964). *Llave Del Nuevo Mundo: Antemural de las Indias Occidentales*. Considerado el primer historiador de Cuba, nació en el año 1701. La primera edición corrió a cargo de la Real Sociedad Patriótica de La Habana, en 1830, por iniciativa de Francisco de Arango y Parreño. Fue enriquecida por una segunda parte, aparecida en 1831, con las Notas de la Comisión Especial de Redacción a la Historia de Arrate. Luego fue publicado por la Comisión Nacional Cubana de la UNESCO; 4th edición, en abril 10, 1964.

⁷⁷ GÓMEZ, Rina Cáceres. (2001). *Rutas de la esclavitud en África y América Latina*. Pág. 21. Editorial Universidad de Costa Rica.

Conocido también como *Puerto de Carenas*: Se tiene conocimiento de su importancia por un documento hallado por el investigador cubano Cesar García de Pino en el Archivo de Protocolos de Sevilla, fechado en 8 de marzo de 1506. Este documento revela que el conocimiento de la existencia y explotación de las bondades de la bahía habanera anteceden al boqueo de Cuba, efectuado por el hidalgo Sebastián de Ocampo, entre los años 1509 y 1510. Es a este hidalgo a quien se le atribuye su bautizo como Puerto de Carenas. Lo cierto es que, en 1503, Juan de Rinede, maestre de la nao Nuestra Señora de los Remedios, fondeó su bajel en esta rada, acción que hubieron de repetir otras embarcaciones antes de zarpar, en azarosos viajes, hacia Castilla.

RAMOS ZÚÑIGA, Antonio. *Tres ejemplos de fortificación caribeña: los castillos del Morro de la Habana, Santiago de Cuba y San Juan de Puerto Rico*, en Santiago, Revista de la Universidad de Oriente, Santiago de Cuba (en prensa).

Opus Habana, Vol. II, No. 2, 1998, págs. 24-33.



Para fortalecer esta "llave" se construyeron tres enclaves defensivos:

El primer enclave: Localizado en la Habana. Está conformado por: las *murallas de tierra y de mar de La Habana*;⁷⁸ el *Castillo de Los Tres Reyes del Morro*; el *Castillo de la Real Fuerza*; *Fortaleza del San Carlos de la Cabaña*; el *Castillo de San Salvador de La Punta*, el *Castillos Atarés* y el *Castillo El Príncipe*; *Fuerte de Cojímar*, *Fuerte de Santa Dorotea de Luna de La Chorrera* y el *Fuerte San Lázaro*. Todos ubicados en la que hoy conocemos como La Habana, capital de la República de Cuba.⁷⁹

El segundo enclave: Localizado en el sureste de la Isla de Cuba, en Santiago. Fue la primera capital de Cuba. Allí se encuentra el *Castillo de San Pedro de la Roca del Morro*.⁸⁰ Ubicado lo alto del acantilado de la entrada a la bahía de bolsa de la ciudad de Santiago de Cuba,⁸¹ rodeada por la Sierra Maestra. Fue por su bahía, por donde entraron los primeros esclavos negros a Cuba y con ellos las fuertes raíces africanas y las españolas.

El tercer enclave: Ubicado en Matanzas⁸² y constituido por el *Castillo de San Severino*.

⁷⁸ GUITERAS, Pedro José. (1856). *Historia de la conquista de la Habana. (1762)*. Editado por Parry and McMillan. Philadelphia. Pág. 53.

⁷⁹ Q. GARCÍA, José de Jesús y MENDIVE y DAUMY, Rafael María de. (1856). *Revista de la Habana*, Volumen 1, pág. 309. Imprenta del Tiempo. Habana - Cuba.

GUITERAS, Pedro José. (1856). *Historia de la conquista de la Habana. (1762)*. Editado por Parry and McMillan. Philadelphia, pág. 53.

⁸⁰ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. (1983). *Fortificaciones en Nueva España*. Editorial: Artes Gráficas Clavileño. Madrid.

⁸¹ MUÑOZ CASTILLO, María Teresa. (2007). *Los valores urbanísticos en el Reparto Vista Alegre de Santiago de Cuba*. Tesis en opción al Grado Científico de Doctor en Ciencias Técnicas, Universidad de Oriente, Santiago de Cuba. Pág. 34.

⁸² *Ibíd.*



Figura: 11

Llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Yndias Occidentales

La Habana con su sistema de fortificaciones se convirtieron en el reguardo de los dilatados dominios de la Corona española, en la vasta jurisdicción del territorio indiano. Su posición privilegiada en el comercio y comunicación interoceánico la hizo merecedora de esta distinción, amén de ser la primera ciudad y en consecuencia la primera provincia en recibir las noticias de cuanto ocurría en la metrópoli y el resto de las provincias indianas.

Estaba conformada por las Murallas de La Habana, el Castillo Los Tres Reyes “EL Morro”, el Castillo de la Real La Fuerza, el Castillo San Salvador de la Punta, Fortaleza de San Carlos de la Cabaña, Fuerte Cojímar, Fuerte Santa Dorotea de la Luna de la Chorrera, Castillo el Príncipe, Castillo de Santo Domingo de Atarés y Fuerte San Diego, en La Habana. Continuaba con el Castillo de Nuestra Señora de los Ángeles de Jagua, Castillo San Pedro de la Roca “El Morro” en Santiago de Cuba y cerraba con el Castillo San Severino en Matanzas.

Su posición estratégica y centro de la información la convirtió en la pionera de todos los proyectos, que luego serían realizados en el continente americano. Aunado a lo anterior, Cuba con el resto de las Antillas fueron los escenarios de las diversas intervenciones de las naciones europeas, en un empeño común por arrebatar a España su dominio y soberanía, ejercida como Estado sobre sus provincias indianas.

F-1: Castillo *de la Real Fuerza*.

F-2: Castillo *San Pedro de la Roca del Morro*.

F-3: Castillo *San Severino*.

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



4 Las llaves del Comercio de las Maderas de Yucatán

La llave del Virreinato de la Nueva España

La *llave del Virreinato de la Nueva España* cobró importancia por ser la "llave" defensiva por excelencia de la entrada al Virreinato de igual nombre y la *ruta comercial de Indias*,⁸³ que unió las dos rutas comerciales "la Carrera de Indias" y el "Galeón de Manila",⁸⁴ entre los dos océanos; el Atlántico y el Pacífico, más el *Camino de los Virreyes*, que comunicaba este puerto con la ciudad de México y el Puerto de Acapulco, donde se iniciaba la Ruta de Asia con el *galeón de Manila*. También defendía la *Ruta de la Plata*, por estas razones se le reconocía como la "puerta de México al mundo".

El complejo defensivo estuvo formado por la ciudad fortificada de Veracruz, el *Castillo de San Juan Ulúa*,⁸⁵ ubicado frente al actual puerto de Veracruz,⁸⁶ en las costas del Golfo de México, en el Estado de Veracruz y el *Fuerte de San Carlos de Perote*. Sus orígenes están unidos a la fundación de la Villa Rica de la Vera Cruz, la cual, en los inicios de la colonización, sirvió de abrigo y muelle para los galeones y embarcaciones que llegaban con viajeros y mercadería de España, igualmente las especies y sedas que venían desde Filipinas.

⁸³ CHAUNU, Pierre y CHAUNU, Hugette. (1983). *Sevilla y América siglos XVI y XVII*. Editorial: Universidad de Sevilla. Sevilla.

GARCÍA-BARQUERO González Antonio. (1992). *La Carrera de Indias*. Salamanca.

LUCENA SALMORAL Manuel, (1985). *La Flota de Indias*. Cuadernos de Historia 16. Barcelona.

PÉREZ TURRADO, Gaspar, (1992). *Armadas españolas de Indias*. Mapfre. Madrid.

⁸⁴ HUMBOLDT, Alejandro. (1987). *Observaciones sobre el Puerto de Acapulco. Hechos en 1804*. México, Gobierno del Estado de Guerrero, pág. 17

⁸⁵ PREVOST, Antonio Francisco. (1781). *Historia General de los viajes*. Tomo XXI. Madrid, págs. 337 y sig.

Construido en un principio por los españoles al mando de Hernán Cortés el 22 de abril de 1519.

⁸⁶ DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal (1568). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Texto en la web *cervantes virtual*, pags.151-155.



Las llaves del Comercio de las Maderas de Yucatán

Las llaves del Comercio de las Maderas de Yucatán, estuvieron conformadas por: la llave de la Capitanía General de Yucatán; la llave contra el Contrabando Ingles y la llave de Yucatán por el Golfo Dulce. Tuvo como objetivo defender la región de Yucatán y la producción de árboles de maderas preciosas, como el *palo de tinte*, de ahí la razón de que su enclave principal estuviese ubicado en la ciudad fortificada de *San Francisco de Campeche*;⁸⁷ ubicada en el municipio de Campeche a orillas del Golfo de México. Entre sus murallas se encuentran los *Reductos San Luis, San José y Juan José de León*;⁸⁸ también las *Baterías San Miguel, San Matías, San Lucas, San Antonio y Sisal*.⁸⁹

En su momento histórico estuvo de cara a la *Laguna de los Términos* y la *Isla de Tris*, muy famosa por ser el lugar escogido por piratas, bucaneros y corsarios, que cruzaban el mar de las Antillas, para tender las emboscadas a los galeones que recorría el litoral y finalmente lo convirtieron en su establecimiento por la facilidad y cantidad de salidas al mar y por los accidentes geográficos que favorecían su escondite.

Estas llaves tuvieron un radio de protección extendido por todo la *Península de Yucatán*, a causa de la gran cantidad de costas a proteger. Otros objetivos a cumplir fueron evitar el robo de los recursos madereros y cerrar el avance de los ingleses a *Belice*. Para dar cumplimiento a estos objetivos se buscaron los mejores puntos estratégicos, en el territorio de lo que hoy es el Estado de Quintana Roo, donde se construyeron: el *Castillo San Felipe de Bacalar*⁹⁰ y el *Castillo San Felipe del Golfo Dulce*.⁹¹

⁸⁷ ANTOCHIW, Michel. (2007). *Las Primeras Fortificaciones de la Villa y Puerto de San Francisco de Campeche (Siglo XVI/II)*, Gobierno del Estado de Campeche, México.

⁸⁸ Ibídem.

⁸⁹ Ibídem.

⁹⁰ Visitada la página web oficial del Museo del Fuerte de Bacalar, Secretaría de Cultura del estado de Quintana Roo: http://www.sic.gob.mx/ficha.php?table=museo&table_id=429 en fechas: 25 al 28 de mayo del 2013.

⁹¹ GUTIÉRREZ, Ramón. (2005). *Fortificaciones en Iberoamérica*. Editada por la Fundación IBERDROLA. Madrid, págs. 169-174.

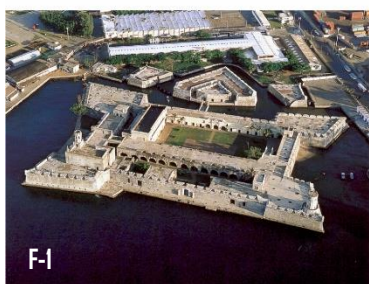


Figura: 12

La llave del Virreinato de Nueva España y las llaves del Comercio de las Maderas de Yucatán

La llave del Virreinato de Nueva España estuvo conformado por la ciudad y el puerto de Veracruz, defendidos por el Castillo de San Juan Ulúa, las Murallas de la ciudad, el castillo de San Carlos en Perote y el Castillo San Diego en Acapulco.

F-1: *Castillo San Juan Ulúa* frente a la Bahía de Veracruz. Al frente se encuentra la ciudad de Veracruz y su puerto. Allí se iniciaba el Camino de los Virreyes y conecta a la ciudad de México y continuaba hasta el puerto de Acapulco.

F-2: Baluarte *San Juan*, en San Francisco de *Campeche*.

F-3: Fuerte *San Diego* en Acapulco, Estado de Guerrero. Defendió la ruta del Galeón de Manila.

Las *llaves del Comercio de las Maderas de Yucatán* fueron varias:

Primera llave: la *llave de la capitanía General de Yucatán*, con la ciudad amurallada y puerto de Campeche. También defendía la Laguna de los Términos.

Segunda llave: la *llave contra el Contrabando Inglés*, con el castillo de San Felipe de Bacalar.

Tercera llave: la *llave de Yucatán por el Golfo de Dulce*, con el castillo San Felipe del Golfo Dulce.

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



5 La llave Adelantada de la Empresa de las Yndias

La llave Adelantada de la Empresa de las Yndias

La *llave Adelantada de la Empresa de las Yndias*, en conjunto con la *llave de las Antillas* y la *llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Yndias Occidentales*, actuaron como una mancuerna defensiva durante la *guerra anglo-española*. Esta fue la gran escalada bélica entre Commonwealth de Inglaterra bajo el *Protectorado de Oliver Cromwell* y España durante el reinado de Felipe IV. Originado por las rivalidades y el deseo de dominio de los privilegios comerciales y las rutas de navegación con las Indias.

La ubicación de estas llaves, formó un verdadero escudo estratégico y defensivo. Cromwell la llegó a llamar "*el Arco de Ulises*"; su defensa se puso a prueba durante el ataque de la expedición del *Western Design* en el Caribe, con el objetivo de ocupar las Antillas Mayores y desde allí dirigir la invasión a la costa continental y apoderarse de las riquezas españolas.

Estaba ubicada en *Santo Domingo de Guzmán*,⁹² cuyo valor histórico trasciende a los otros enclaves, ya que fue el primer asentamiento europeo en el Nuevo Mundo y la primera ciudad colonial a la que la Corona española otorgó carta real. Descubierta por Cristóbal Colón en su primer viaje, la llamó *La Isla Española*,⁹³ luego Bartolomé de las

⁹² MOYA PONS, Frank. (1977). *Manual de Historia Dominicana*. Editorial: UCMM. Santiago de los Caballeros.

Santo Domingo de Guzmán es muy valorada históricamente, fue la tierra avistada y pisada por Cristóbal Colón, por ello se le considera como la Ciudad primada de América.

⁹³ VELÓZ MAGGIOLO, Marcio. (1972). *Arqueología Prehistórica de Santo Domingo*. Editorial: McGraw-Hill Far Eastern Publishers. Singapur -Singapur.

La isla tenía varios nombres dado por sus nativos, los amerindios taínos. uno de ellos era *quisqueya*.

Llenas, Alejandro. Andrés Blanco Díaz. editado en español. *Apuntes históricos sobre Santo Domingo*. Santo Domingo: Archivo General de la Nación 2007. cita textual: "Sus habitantes la llamaron los unos Haití (tierra alta), los otros Bohío (casa grande), y casi todos Quisqueya (gran tierra-madre)."



Casas, acortó el nombre a "*Española*",⁹⁴ y más tarde Pedro Mártir de Anglería la nombró como *La Española*.

Después de Cuba, es la segunda isla más grande de las Antillas Mayores, más su ubicación privilegiada sobre el Mar Caribe y en la desembocadura del río Ozama, facilitó la empresa de la conquista de Tierra Firme, por lo que es considerada el "*Eje de la Conquista*".⁹⁵ Por todas estas razones fue muy codiciada por las potencias extranjeras.

Esta situación indujo a construir *La Muralla Defensiva*, para proteger a la ciudad. Las fortificaciones destacadas son *La Puerta del Conde*, el *Fuerte el Invencible*, el *Fuerte de la Carena*,⁹⁶ el *Fuerte de la Caridad*,⁹⁷ el *Fuerte de San Diego*,⁹⁸ el *Fuerte de la Concepción*.⁹⁹ Pero la construcción resaltante fue la *Fortaleza de Santo domingo*,¹⁰⁰ la *Fortaleza Ozama* o la Torre del Homenaje o Torre de la Vigía y las Plataformas, la de *Tirso Baja* y la de *Tirso Alta*.

Esta llave estaba reforzada por la *Fortaleza San Felipe*, ubicada en la colina "*Puntilla de Malecón*" en Puerto Plata. Su ubicación estratégica le permitía dominar la bahía de Puerto Plata con vista al Atlántico, muy cercana a Santiago de los Caballeros y Cibao.

⁹⁴ LAS CASAS, Fray Bartolomé de. (1966). *Apologética Histórica Sumaria*. México: UNAM.

⁹⁵ Durante su conquista y colonización se establecieron: el primer Obispado (1504), la primera Capitanía General, el primer Virreinato y la primera Real Audiencia (1511) de toda América; se construyó la primera iglesia (Ermita del Rosario, 1496), el Hospital de San Nicolás (1503) y la primera catedral (1530). Y por supuesto salieron las primeras expediciones conquistadoras, por ello se considera el "Eje de la Conquista".

⁹⁶ Fue construido como parte de la muralla en forma rectangular al sur del Fuerte del Angulo, en la parte este de la muralla que rodeaba la ciudad. En este lugar eran reparados los barcos.

⁹⁷ Las ruinas de este Fuerte se encuentran localizadas entre los patios de las casas, ubicadas por el sur de la calle Juan Isidro Pérez y por el norte por la avenida Mella.

⁹⁸ MORISON, Samuel Eliot. (1972). *The Oxford History of the American People*. New York City. Mentor, pág. 71.

⁹⁹ MOYA PONS, Frank. (1977). *Manual de Historia Dominicana*. Editorial: UCMM. Santiago de los Caballeros.

¹⁰⁰ Fortaleza de Santo Domingo: Es la más antigua de su género existente en América, siendo construida en 1502 por Fray Nicolás de Ovando, quien escogió personalmente el lugar en que se encuentra, al decidir el traslado de la Ciudad de Santo Domingo desde la ribera oeste del río Ozama. Fue la última de las fortificaciones que los españoles erigieron al culminar la exploración de norte a sur, del territorio isleño.

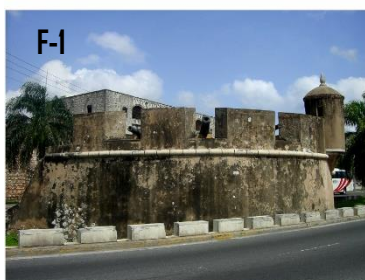


Figura: 13

La llave Adelantada de la Empresa de las Yndias

La cercanía de la Isla de la Tortuga, ocupada por los bucaneros, permitía un fácil acceso a la española por parte de estos, quienes se habían organizado en una cofradía.

Conformada por fortificaciones defensivas y con su ciudad amurallada que miraban hacia el Río Ozama y hacia el Mar Caribe, cumpliendo la función de cierre y defensa de la ciudad. Desde allí salieron todas las expediciones al continente. Las murallas fueron modificadas en el año de 1655, luego de que los ingleses, al mando de Penn y Venables, invadieron el territorio de Santo Domingo, siendo rechazados por tropas al mando del Capitán General de La Española, Conde de Peñalba, nombrando luego este lugar con el nombre de "La Puerta del Conde" en honor suyo. En la zona colonial todavía se puede apreciar el diseño original de la ciudad y gran parte de la Muralla defensiva. La conservación de este Patrimonio Cultural edificado la hizo merecedora de ser considerada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1990.

F-1: *Murallas y Fuerte San Diego*. Estaba conformada por: seis puertas, resaltando la Puerta de San Diego, luego le sigue la Puerta de la Misericordia, 20 baluartes aproximadamente, torres de vigilancia, pequeñas fortalezas y murallas. El más importante de los fuertes es el Fuerte San Diego.

F-2: *Fortaleza Ozama*. Es la fortaleza más antigua hecha en el Nuevo Mundo. En ella se expresa las últimas reminiscencias de la arquitectura medieval. La Fortaleza comprende: La Torre del Homenaje, el Portal de Carlos III, el Polvorín, el Fuerte de Santiago, La Plataforma de Tiro Baja, La Plataforma de Tiro Alta, las ruinas de la Primera Obra y la Estatua de Gonzalo Fernández de Oviedo.

F-3: *Castillo de San Felipe*: en Puerto Plata. Protegió al puerto y su bahía, con ellos la posibilidad de entrada hasta la ciudad de Santiago de los Caballeros y la región de Cibao Central.

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



6 La llave de las Antillas

La llave de las Antillas

Muy tempranamente el Reino de España concientizó la gran importancia de la *Bahía de San Juan* para asegurar las operaciones navales de “*la Carrera de Indias*” y su monopolio comercial transoceánico; pero, como es de suponer las potencias extranjeras también hicieron su análisis y llegaron a la misma concepción. Desde sus inicios la Isla se convirtió en la “*Puerta de entrada a las Antillas*” y por su ubicación muy cercana a España y situada más a Barlovento, se convirtió en la defensa más idónea para la seguridad de las *flotas de Indias*.

Su posición estratégica definía el norte del dominio geográfico de todo el Caribe. Este punto neurálgico y la solución a este es la explicación de: ¿por qué? fue tan importante su fortificación y el de convertirse en la *llave de las Antillas*, con sus fortificaciones como: las *Muralla de Viejo San Juan*, *El Fuerte San Felipe del Morro*,¹⁰¹ *La Fortaleza o El Palacio de Santa Catalina*,¹⁰² *Fuerte El Cañuelo*,¹⁰³ *Fuerte y emplazamiento de San Cristóbal*.¹⁰⁴

¹⁰¹ ABBAD y LASIERRA, Íñigo y ACOSTA, José Julián. (1866). *Historia geográfica, civil y natural de la isla de San Juan Bautista de Puerto Rico*. Imprenta y Librería de Acosta. Madrid, págs. 1-2 y 169-170.

¹⁰² La Fortaleza, era y es la actual residencia oficial del Gobernador de Puerto Rico. Fue construida entre 1533 y 1540 para defender el puerto de San Juan de Puerto Rico, en consecuencia, es la residencia oficial del gobernador.

¹⁰³ Consultada las páginas web oficial de National Park Service, Sitio Histórico Nacional de Puerto Rico, en fecha 15 de julio del 2013.: <http://www.nps.gov/saju/index.htm> y <http://www.nps.gov/archive/saju/nps-spa/canuelo.html>

¹⁰⁴ *Ibidem*.



Figura: 14

La llave de las Antillas y de las Indias

La Isla de Puerto Rico es la más oriental y la más pequeña de las Antillas Mayores. En conjunto con las Islas de Cuba, República Dominicana, Haití y los pequeños cayos e islotes como Las Islas Vírgenes, Vieques, Culebra, etc. forma la gran cadena antillana, conocida como “el Arco de Ulises”, según los términos utilizados en la conflagración anglo-española durante el período de la Colonia. Desde un principio fue reconocida su importancia estratégica y su bahía como la base segura de las operaciones navales.

Fue la plaza de primer orden que apoyó a la Isla de Cuba como antemural del Golfo de México e igualmente, el punto de aclimatación, apostadero y escala para las escuadras navales españolas que surcaban la Mar océano. Su comercio agrícola y artístico fue una gran riqueza que contribuyó en el comercio interoceánico indiano.

Su defensa se planificó en tres niveles y su sistema de fortificaciones estaba conformado por las Murallas del Viejo San Juan, el Castillo San Cristóbal, el Castillo San Felipe “el Morro”, la Fortaleza Santa Catalina, el Fuerte San Gerónimo del Boquerón, la Batería El Escambrón y el Fuerte de San Juan de la Cruz “El Cañuelo.

F-1: *La Garita El Diablo en el Castillo San Cristóbal.*

F-2: *Castillo San Cristóbal.*

F-3: *Plaza de Armas del Castillo San Felipe "El Morro".*

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



7 Las llaves del Caño de la Ymbernada

Las llaves del Caño de la Ymbernada

Las *llaves del Caño de la Ymbernada*, fueron un conjunto de enclaves defensivos, contruidos en toda la costa caribeña del noreste, norte y noroeste de Venezuela, con parte de las Guayanas y la Isla de Trinidad, todos los cuales, unidos con el enclave de *Cartagena de Indias*, como la *llave de la América Meridional*, hicieron imposible la penetración de las fuerzas opositoras de los reinos enemigos de España al continente suramericano.

Todas estas llaves fueron las vigilantes y los custodios de esa inmensa frontera marítima de la América española, también de la entrada al continente y de la ruta comercial de los *galeones de la Flota de Tierra Firme* e invasiones de las potencias extranjeras, así como también de la *Ruta del Cacao* y del *comercio salinero de Araya*. Estos dos últimos productos tenían gran demanda y se cotizaban muy alto en Europa. Como lo veremos en el desarrollo de la investigación del Capítulo II de esta tesis.

a. La llave de la Ymbernada y del Continente Vecino

De este a oeste encontramos a la *llave de la Ymbernada y del Continente Vecino*, la cual estuvo ubicada en la actual Isla de Trinidad. Allí, el contador Antonio Sedeño mandó a construir una Fortaleza en el año 1532. La posición estratégica de la isla, permitía cumplir con el objetivo principal y este era proteger todas las bocas o caños de la desembocadura del *Rio Orinoco*.¹⁰⁵

¹⁰⁵ ARELLANO, Fernando, S.J. (1987). *Una introducción a la Venezuela prehispanica: Culturas de las Naciones Indígenas Venezolanas*. Universidad Católica Andrés Bello. Editorial Arte. Caracas, págs. 189-190.



b. La llave de las Riquezas y sostén del Caño de la Ymbernada

La intromisión constante de los holandeses en el Caribe venezolano, tras las *salinas de Araya*,¹⁰⁶ condujo a las demandas constantes de los gobernadores de Cumaná al Estado español, por una fortificación de la zona. Sumado a este constante saqueo holandés, también estaba el peligro de la invasión al continente; para poner a salvo y protección a todas estas situaciones el gobierno español procedió a crear otra llave defensiva: *la llave de las Riquezas y sostén del Caño de la Ymbernada*.

Esta llave tuvo como fortificación principal al *Castillo de San Antonio de la Eminencia*, en Cumaná, cuidando el golfo de Cariaco y del otro lado a la *Fortaleza de Santiago de León de Araya*, en la península del mismo nombre, cuidando las salinas y al Golfo de Araya. Desde la cercana Isla de Margarita se reforzó la llave con la construcción del *Castillo de Santa Rosa* en la Asunción, *el Fortín Santiago de la Caranta* y *el Castillo de San Carlos de Borromeo* para la defensa de la Bahía de Pampatar.

c. La llave del Mito y de las Promesas o de los llanos del Virreinato de Santa Fe

Los intereses por encontrar *El Dorado*, atrajeron mucho a las coronas española e inglesa, esta atracción fatal costó vidas silentes que no fueron registradas en los anales históricos. Este mito actuó como un gatillador para fortificar todo lugar que pudiera facilitar el acceso a tan ansiado tesoro.

Precisamente, el mítico Rio Orinoco era una arteria, que con los cientos de caños en su desembocadura facilitaba la penetración al interior del continente, especialmente a piratas y corsarios, atraídos por la fiebre del oro. En sus incursiones, fácilmente podían

¹⁰⁶ HERRERA SÁNCHEZ, Manuel. artículo: *La explotación de las salinas de Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento hispano-neerlandés (1648-1677)*. subtítulo: *Las Salinas de la Punta de Araya*, págs. 181-182.

GOSLINGA, Cornelio Christian. (1983). *A Short History of the Netherlands Antilles and Surinam*. Traducción: Los holandeses en el Caribe y en la costa salvaje. Editorial: Casa de las Américas. La Habana, págs. 114-116.

CÓRDOVA-BELLO, Eleazar. (1964). *Compañías holandesas de navegación agentes de la colonización neerlandesa*, Sevilla, pág. 100.

OJER, Pablo (Padre). (1962). *Las salinas del oriente venezolano en el siglo XVII*. Colección Samán No. 2. Publicación: Universidad Católica Andrés Bello, Caracas.

VARELA MARCOS, Jesús. (1980). *Las salinas de Araya y el origen de la Armada de Barlovento*, Caracas.



llegar hasta los *llanos orientales* de la actual Colombia y a los *llanos de Venezuela*. Se tuvo una muestra de esta debilidad, en el año 1595 a raíz de la incursión de Sir Walter Raleigh, quien, hechizado por el señuelo del mítico *Dorado*, se adentró por la *Guayana venezolana*, remontando el *Rio Orinoco* hasta la confluencia del Rio Caroní.

Pero esta no fue la única incursión, ante la debilidad de esta ruta fluvial, se edificó el conjunto de fuertes que conformaron la *llave de los llanos del Virreinato de Santa Fe*. Estos fuertes fueron: la *fortificación de Soledad*, a la margen izquierda del río Orinoco, la *fortificación del Mirador* y la *fortificación del Zamuro*, en la margen derecha del río; las primeras dos extintas.

Tanto la promesa del *Dorado*, como el deseo de dominar al corazón del continente y con ello a las regiones del interior de Venezuela y Nueva Granada, utilizando la ruta temeraria de penetración por el *Rio Orinoco*, preocupó a la Corona española y en su plan de fortificación defensivo tomo la decisión de crear la llave del Mito y de las Promesas para defender a la Guayana, con la construcción del *Castillo San Francisco de Asís* o Villapol y al *Castillo de San Diego de Alcalá* o *Campo Elías*.

d. La llave de la Capitanía General de Venezuela

Por la amplitud de las costas venezolanas y por los varios puertos establecidos allí, para el comercio con los galeones de la *Flota de Tierra Firme* y la entrada a ciudad de Caracas, fue necesario amurallar al puerto de *La Guaira*,¹⁰⁷ que soportaron ataques de piratas y batallas navales, pero decayeron por la desidia.

Pero, no fue suficiente las Murallas de la Guaira, también fue necesario fortificar *El Camino de los Españoles*,¹⁰⁸ que iniciaba en *La Guaira*, recorriendo la zona montañosa de

¹⁰⁷ MADOZ, Pascual. (1850). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Volúmenes 1-2. Madrid, pág. 486-490.

GARAVAGLIA, Juan Carlos y MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. (2005). *América Latina de los orígenes a la Independencia*. Impreso en España. España, pág. 343.

PEREIRA, Jesús y ASO, Pedro. (1984). *Guaraira Ripano Sierra Grande*. Cuadernos LAGOVEN. Venezuela, págs. 76-83.

¹⁰⁸ AMODIO, Emanuele, NAVARRETE SÁNCHEZ, Rodrigo y RODRÍGUEZ YILO, Ana Cristina. (1997). *El Camino de los Españoles: aproximaciones históricas y arqueológicas al Camino Real Caracas-La Guaira en la época colonial*. Instituto del Patrimonio Cultural. Caracas, págs. 43-53.



la *Cordillera de la Costa*, hasta la ciudad de *Santiago de León de Caracas*.¹⁰⁹ El camino, en sí, es un sendero por el Parque nacional El Ávila en Venezuela, que va desde la ciudad de Caracas hasta La Guaira.

Muy cercano a la Guaira estaba otro puerto, conocido como *Puerto Cabello*, el cual, debía ser protegido y con él los valles productores del tan codiciado y solicitado cacao. Allí se construyó el *Castillo San Felipe* y el *Fortín Solano*.

e. La llave de la Provincia de Caracas, el Hacha y el Reino de Santa Fe

Ya en la zona noroccidental de esta gran costa se encuentra el Golfo de Venezuela con el Lago de Maracaibo, los cuales por su ubicación geográfica los hacía apetecibles de posibles invasiones. Por estas razones, era muy importante defender este territorio, que ya había sido saqueada en múltiples ocasiones, pero también estaba el estuario del Río Hacha, un gran afluente de gran importancia como el Río Orinoco.

Unido a esta situación, estaba el hecho cierto sobre de que el Caribe era el primer lugar a dominar, porque en él estaba los lugares más estratégicos y los portillos de los territorios interiores de los virreinos, más los puertos y abrigos de las rutas comerciales del Imperio español con sus colonias.¹¹⁰ He ahí las razones para crear esta llave y para ello se construyó el *Castillo de San Carlos de la Barra en Maracaibo*.

Algunos cronistas aseguran que el camino tuvo diversos nombres; *Camino a Caracas*, *Camino a la Mar*, *Camino al Puerto de San Pedro de la Guaira*, *Camino Real* o *Camino Viejo*.

¹⁰⁹ Ibídem.

¹¹⁰ ZAPATERO, Juan Manuel. (1989). *Las «llaves» fortificadas de la América Hispana*. MILITARIA, Revista de Cultura Militar, no 1- 131-140. Editada por la Universidad Complutense. Madrid.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1964). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Publicado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña, Puerto Rico, págs. 3-39 y 146.

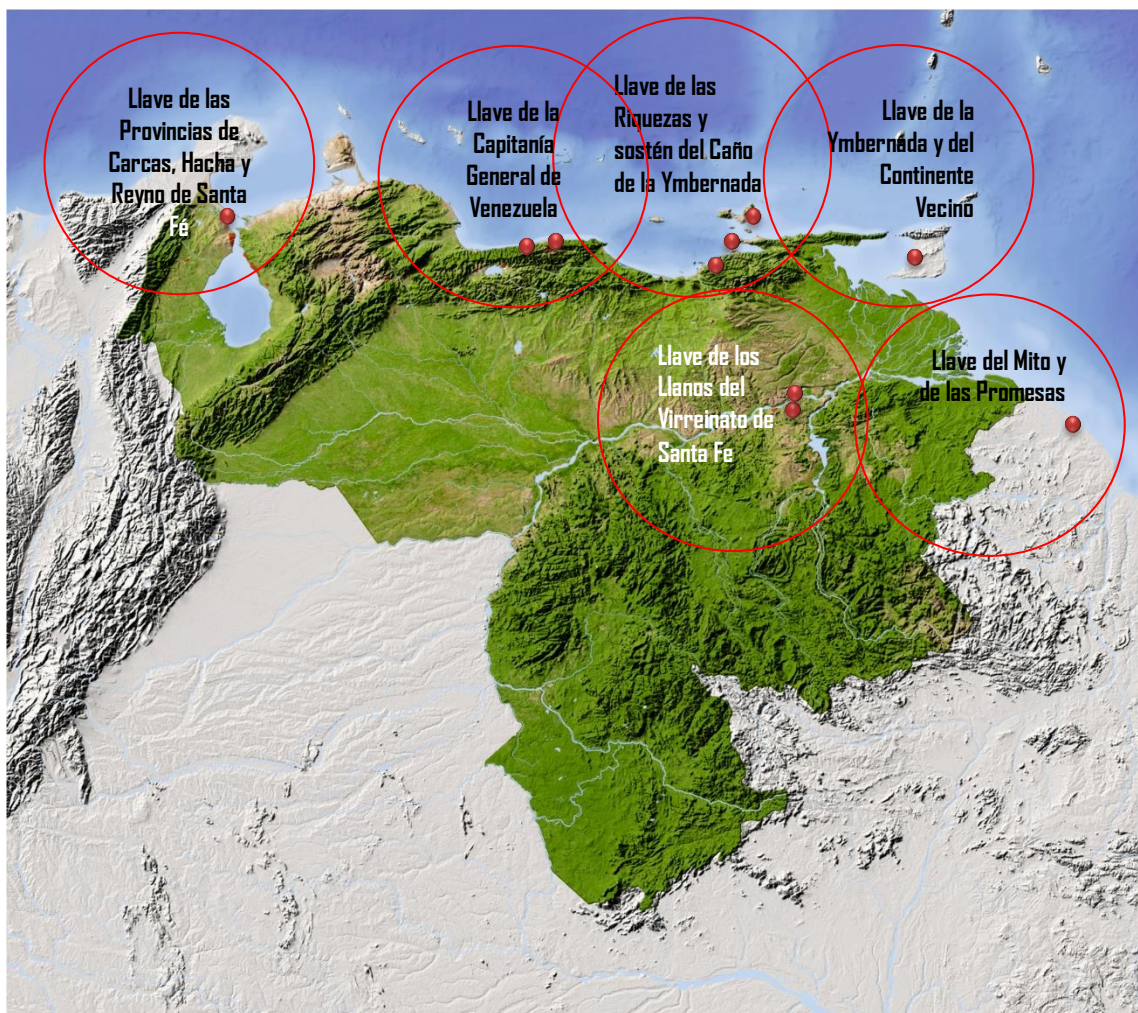


Figura: 15

Las llaves del Caño de la Ymbernada

Venezuela y sus costas frente al ancho Caribe era el gran portal a Tierra Firme, no es sorprendente que la Corona española configurara un sistema defensivo complejo y diversificado, para proteger esta plaza fuerte y de gran valor estratégico.

Estaba conformada por seis áreas de defensa o “llaves”. La principal fue la del Puerto de La Guaira con el Camino Real de los Españoles con sus murallas y fuertes a lo largo del Camino, seguido de Cumaná, Araya, la Isla de Margarita, el Rio Orinoco, Puerto Cabello y Maracaibo. Conjuntamente con Trinidad.

F-1: *Fortín El Vigía en el Camino de los Españoles. La Guaira*

F-2: *Castillo de San Felipe en Puerto Cabello*

F-3: *Fortín de la Caranta, en Pampatar*

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



8 La llave de la América Meridional y el Reino del Perú

La llave de la América Meridional y el Reino de Perú

La *llave de la América Meridional y el Reino de Perú*, estuvo ubicada en los territorios de *Nueva Andalucía* o *Virreinato de Nueva Granada*, en la actualidad corresponden a las Repúblicas de Colombia y Venezuela. Para ello contó con el mejor enclave fortificado, el de *Cartagena de Indias*.¹¹¹ En el siglo XVIII, esta llave cambió su nombre y se conoció como la *llave del Reino de la Nueva Granada, del Chocó y del Darién*.

El objetivo principal de esta "llave" defensiva fue cuidar el sur del Mar Caribe, el acceso a la Tierra Firme y con ellos a los territorios de *Nueva Andalucía*, mejor conocido como el *Virreinato de Nueva Granada*. Este despliegue defensivo fue necesario, porque en sus áreas se encontraban los *caminos del oro* y del "*Dorado*". Una poderosísima razón para convertirla en la plaza mejor fortificada del mundo, ante la cual se tuvieron que rendir los ingleses por no poderla conquistar.

Por la importancia militar-defensiva de esta "llave" ya que fue la más importante plaza fuerte colonial de América del Sur, y la segunda del Caribe, después de la Habana, se hizo necesario sacrificar las ventajas del puerto seguro.¹¹² En efecto, los galeones debían fondear a corta distancia de la costa de la *península de Icacos*,¹¹³ -hoy conocida

¹¹¹ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. (1996). *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Editorial Mapfre, S. A. Madrid, pág. 605-691.

MATTA RODRÍGUEZ, Enrique de la. (1979). *El asalto de Pointis a Cartagena de Indias*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, núm. 256.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1990) *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*, Madrid, Servicio Histórico y Museo del Ejército.

HARDING, Richard. (1991). *Amphibious Warfare in the Eighteenth Century. The British Expedition to the West Indies, 1740-42*, The Royal Historical Society, The Boydell Press, Woodbridge, Suffolk, Reino Unido.

¹¹² DORTA, Marco. (1951). *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*, Tesis doctoral editada por la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, núm. 55, Sevilla.

¹¹³ En punta de Icacos se encontraban dos baterías que defendían la entrada por el sur, hoy se encuentra el Hotel Caribe.



como la *Base Naval del Caribe*-. Y, desde allí, cargar y descargar los pasajeros, los fardos y botijas, etc., en pequeñas embarcaciones que las llevaban o traían hasta y desde el muelle de la Contaduría, al fondo de la bahía de Las Ánimas¹¹⁴.

Esta "llave" estuvo repartida en dos grupos de defensa, el principal ubicado en la ciudad y puerto de *Cartagena de Indias*,¹¹⁵ en el norte del Departamento de Bolívar a orillas del Mar Caribe. Este enclave estuvo conformado por: Las *Murallas de Tierra y Mar* de Cartagena de Indias, también conocido como *El Corralito de Piedra*;¹¹⁶ fortalecida por los *Fuertes de la Caleta* y del *Boquerón*;¹¹⁷ el *Castillo de San Felipe de Barajas*, en la colina de San Lázaro;¹¹⁸ el *Castillo de San Luis de Bocachica*; el *Castillo de Santa Cruz*; el *Fuerte de San Fernando de Bocachica*;¹¹⁹ las *Baterías de San Sebastián*; *del Ángel*, de *San José*; la *Batería de San Rafael*,¹²⁰ la *Batería de San Juan de Manzanillo*.

El segundo grupo fortificado, en formar parte de este proyecto de *esquemas defensivos*, estuvo ubicado en la ciudad y puerto de *Santa Marta*.¹²¹ A pesar de que su fortificación fue más antigua al final fue un apoyo a esta llave defensiva. Sus fortificaciones

¹¹⁴ AMADÓ y CLARÓS, Alfonso. (1988). *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Editado por el Fondo Cultural Cafetero. Bogotá. El Fuerte del Boquerón, el primero en Cartagena de Indias, surgió por la necesidad de cubrir la entrada a la Bahía de las Ánimas, para dificultar cualquier desembarco o penetración masiva en las proximidades. Dicho fuerte estaba ubicado donde hoy está el Fuerte de San Sebastián del Pastelillo, en la Isla de Manga.

ACOSTA DE SAMPER, Soledad. (1886). *Los piratas de Cartagena. Crónicas histórico-novelescas*, Bogotá, Imprenta de la Luz.

¹¹⁵ REDONDO GÓMEZ, Maruja. (2004). *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Pág. 54. Publicación de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Facultad de Arquitectura.

¹¹⁶ MENDOZA DE RIAÑO, Consuelo y CASTILLO MATHIEU, Nicolás del. (2000). *Así es Cartagena de Indias*. Ediciones Gamma. S.A. Bogotá, pág. 233.

¹¹⁷ DORTA, Enrique Marco. (1951). *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*. Tesis doctoral editada por la Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, numero 55 Sevilla.

¹¹⁸ *Ibidem*.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1969). *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estudio asesor para su restauración*, publicado por el Banco Cafetero de Colombia, Madrid.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ REDONDO GÓMEZ, Maruja. (2004). *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Editorial: Publicación de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Facultad de Arquitectura. Bogotá, pág. 54.

¹²¹ CIEZA DE LEÓN, Pedro de. (1995). *Crónica del Perú, primera parte* (Sevilla, 1553). Editorial: Franklin Pease GY. & Miguel Maticorena E. Lima: Tercera edición. Pontificia Universidad Católica/Academia Nacional de la Historia. Durante el siglo XVI, las tierras que actualmente componen la República de Colombia se consideraban como parte del Perú.



fueron: la *Casa-fuerte de García de Lerma*; la *Casa-fuerte de Bonda*; el *Fuerte de San Juan de las Matas*; el *Fuerte de San Vicente*; el *Fuerte de Nuestra Señora de la Caridad o de Betin*; el *Fuerte de San Antonio*; el *Fuerte de San Fernando* y el *Fuerte de la isla del Morro*.

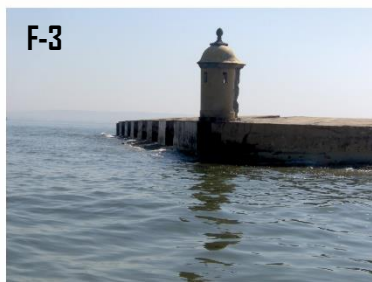
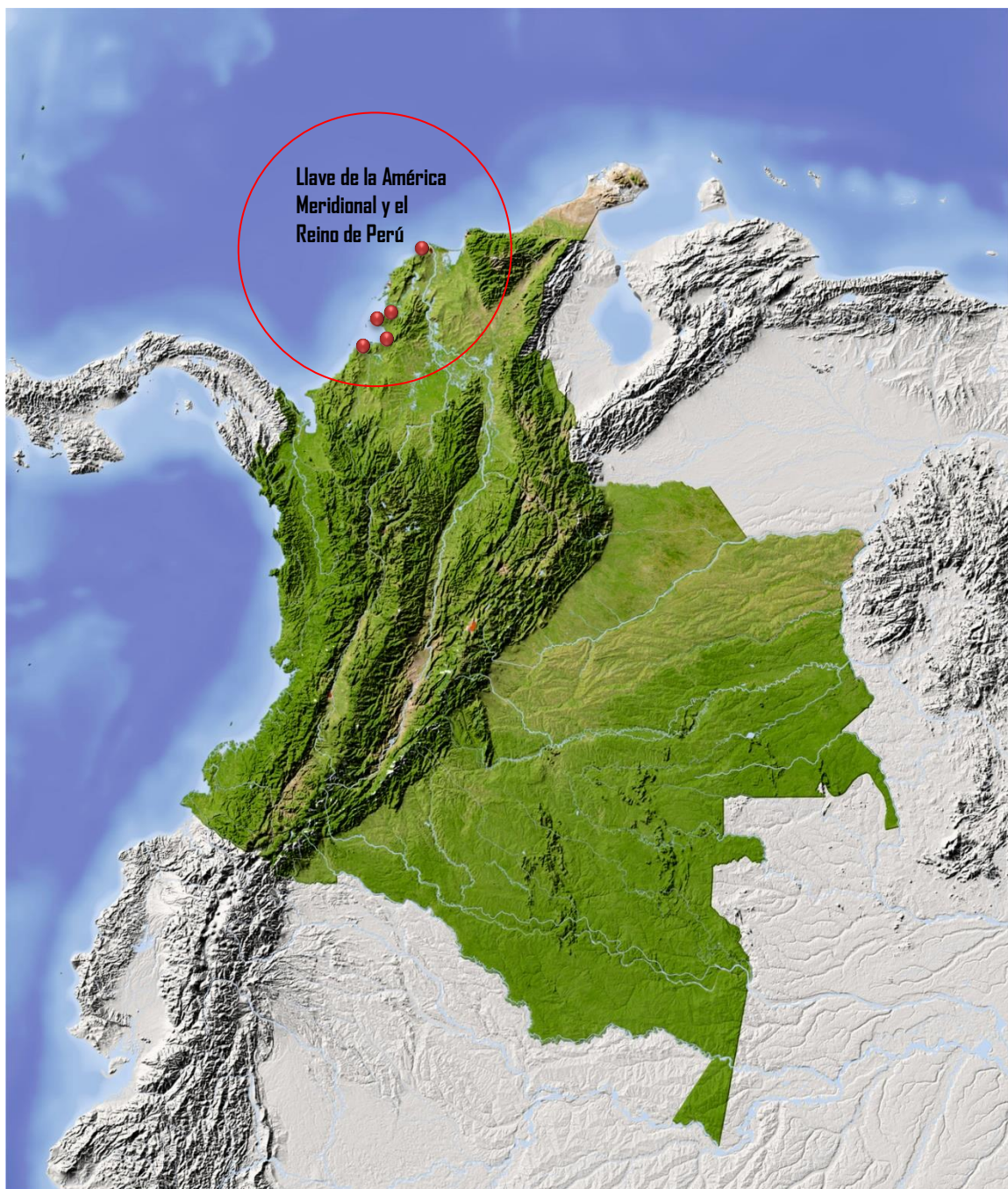


Figura: 16

La llave de la América Meridional y el Reino de Perú

F-1: *Baluarte San Pedro Mártir en las Murallas*

F-2: *Castillo de San Felipe de Barajas, en la colina de San Lázaro*

F-3: *Fuerte San José de Bocachica*

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



9 La llave del Mundo de las Riquezas

La llave del Mundo de las Riquezas

La llave del Mundo de las riquezas, también llamado de las Angustias, tenía como cometido principal la defensa de las Rutas a la Mar del Sur o Pacífico, la Ruta al Perú y la Ruta a Chile. Este estratégico triangulo defensivo fue muy apetecido por los piratas y los corsarios, por la posibilidad de ataque a los que traían el oro y la plata. Pero, la mayor apetencia era la de las potencias enemigas de España, que de apoderarse tendrían el dominio sobre la ruta al Virreinato de Perú y el paso al Océano Pacífico, en consecuencia, tendrían todas las posibilidades de acceso a la ruta para Filipinas.

Otro objetivo era proteger los centros de arribo de la mercancía destinada al *Nuevo Reino de Granada*, que usualmente representaba el 25% de toda la que se llevaba a Tierra firme y ser el punto de encuentro del Itinerario de la flota mercante de *Tierra Firme* que venía de Sevilla, España y continuaba a Sudamérica al igual que el tornaviaje de la misma. Igualmente, defender las ciudades y puertos comerciales donde se celebraba la *Feria de Portobello*.

El tornaviaje de la flota de Tierra Firme, revestía vital importancia para el Reino de España, ya que allí venía la plata del Perú, extraídas del *Cerro Rico de Potosí*,¹²² en el altiplano boliviano, es decir: era una Ruta vinculante a la minería histórica. De ahí su necesidad de ser protegida. Esta protección se distribuyó en tres enclaves fortificados:

Primer enclave defensivo: se situó en la desembocadura del *Río Chagres*,¹²³ en la costa Atlántica panameña, este primer espacio fortificado contó con el *Castillo San*

¹²² ARZÁNS DE ORSÚA y VELA, Bartolomé. (1965). *Historia de la Villa Imperial de Potosí*, edición de Lewis Hanke y Gunnar Mendoza; Providence, R.I.: Brown University Press.

¹²³ MASSOT, Jaime. (2008). *Historia del Río Chagres. Épocas –Ayer, Hoy, Mañana -Tercera Era*. No. 10, Julio 2008. ZAPATERO, Juan Manuel. (1985). *Historia del castillo de San Lorenzo del Real de Chagre*. MOPU. Edición: Servicio de Publicaciones, coedición: Servicio Histórico Militar - CEHOPU. Madrid.

La importancia histórica del río Chagres estuvo en que fue una vía fluvial que atravesaba casi en su totalidad la estrecha faja de tierra que separaba el Océano Atlántico del Pacífico. Desde los primeros instantes del



Lorenzo el Real de Chagre,¹²⁴ que como vigilante defendió esta importantísima entrada a la ruta de trasiego español con el Virreinato de Perú y Chile. Una consideración muy justa y tomada en cuenta por el Rey Felipe II, al ordenar el "*I Plan de Defensa*" de Hispanoamérica y del Caribe.

Segundo enclave defensivo: se ubicó en *Portobello*¹²⁵ para proteger la bahía de bolsa y el puerto. Para esta defensa se crearon: el *Castillo de Santiago de la Gloria*, el *Castillo de San Felipe*, el *Fuerte de San Jerónimo*, el *Fuerte Batería de Santiago*, las *baterías Alta y Baja*, el *Fuerte de San Fernando*, el *Fuerte Trinchera del primitivo Santiago*, la *batería buenaventura*, el *Fuerte Farnesio*, la *Trinchera de la Casa de la Pólvora*, la *Aduana*, los *baluartes del recinto amurallado San Cristóbal*.¹²⁶

Se aprovechó al máximo el hecho de que Portobello es un puerto natural. Nombre de Dios fue abandonado a causa de las bondades de Portobello.¹²⁷

Tercer enclave defensivo: estaba en el *recinto real de Panamá* y su puerto.

descubrimiento del Istmo de Panamá y a partir de las primeras exploraciones del Río Chagres se pudo comprobarse la importancia por parte de la corona española. Durante cuatro siglos este río fue parte de la *llave del Mar del Sur*. Hoy no sólo es la llave sino la puerta y el camino.

¹²⁴ MILITARIA. *Revista de Cultura Militar* No. 4. Editada por la Universidad Complutense. Madrid, 1992.

ZAPATERO, Juan Manuel. (1985). *Historia del castillo de San Lorenzo del Real de Chagre*. MOPU. Edición: Servicio de Publicaciones, coedición: Servicio Histórico Militar - CEHOPU. Madrid.

¹²⁵ MURGA, Gonzalo de (redactor y traductor de la Dirección de Hidrografía). (1965). *Derrotero de las Islas Antillas y de las Costas Orientales de América, desde el río de las Amazonas hasta el Cabo Hatteras*. Capítulo V. Pág. 204. Publicado por la Dirección de Hidrografía. Imprenta De T Fortanet, Libertad 20. Madrid.

¹²⁶ *Ibidem*

¹²⁷ ZAPATERO, Juan Manuel. (1985). *Historia del castillo de San Lorenzo del Real de Chagre*. MOPU. Edición: Servicio de Publicaciones, coedición: Servicio Histórico Militar - CEHOPU. Madrid.



Figura: 17

La llave del Mundo de las Riquezas

La guerra del Caribe evidenció los lugares estratégicos, los portillos de los territorios interiores de Tierra Firme y los abrigos de las rutas que conformaron el Itinerario Comercial de “la Carrera de Indias”. Uno de estos lugares fue el Istmo de Panamá, que además era el punto de conexión entre los dos océanos. Rápidamente, la Corona española designó la fortificación de esta llave, por considerarla decisiva política y militarmente en la soberanía del dominio del Imperio en los territorios indianos y estratégica para la conservación del comercio interoceánico.

Esta llave fue muy codiciada y una de las más atacadas por las potencias rivales y enemigas del Reino de España, ya que por ella se podía ir al Mar del Sur o el Océano Pacífico, al Virreinato del Perú y a Chile. Su posición estratégica fue determinante en la consolidación de la soberanía de la Corona en sus posesiones.

Conformada por el sistema defensivo de Portobello entre los que destaca: el Fuerte Santiago de Portobello, Fuerte San Felipe de Sotomayor, Castillo Santiago de la Gloria, Fuerte San Jerónimo, Fuerte Farnesio y el Fuerte San Fernando, seguido del Río Chagres con el Castillo San Lorenzo del Real Chagres y Panamá con sus murallas.

F-1: *Fuerte San Jerónimo.*

F-2: *Batería de Santiago.*

F-3: *Castillo de San Lorenzo del Real Chagres*

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



10 La llave del Ysthmo Centroamericano

La llave del Ysthmo Centroamericano

La *llave del Ysthmo Centroamericano*, tuvo tanta importancia como la *llave del Mundo de las Riquezas*. El deseo persistente de los ingleses por apoderarse de los ríos centroamericanos hizo que la Corona española mostrara gran interés en fortificarlos para su defensa. En este caso, el objetivo de los ingleses era apoderarse del *Rio San Juan* y en consecuencia el *Gran Lago Managua* o "*Cocibolca*",¹²⁸ para poder tener acceso al Océano Pacífico por la *Bahía de Papagayos*. España tuvo que evitar a toda costa el posible apoderamiento del lugar. Los ingenieros militares españoles tuvieron la visión técnica para determinar exactamente los lugares de gran valor estratégico y fortificarlos para asegurar el fracaso inglés¹²⁹ de dominar las rutas del Pacífico y evitar que se cumpliera la expresión de: "*Dividir en dos la América española*" del capitán de la Real Marina Británica, Horacio Nelson.

Fue el brigadier *Agustín Crame*, quien tuvo la pericia de apreciar el lugar estratégico donde se construyó el *Castillo de la Pura y Limpia Concepción*,¹³⁰ también conocido como el *Castillo del Río San Juan*, en una elevación del raudal de Santa Cruz y al que los indígenas llamaban el "*Raudal del Diablo*". Esta fortificación con otras formó parte del sistema de fortificaciones del siglo XVII para la defensa de la faja centroamericana y la "*puerta de Nicaragua*". Este lugar fue, el que originalmente se propuso para convertirlo en el Canal Interoceánico.

¹²⁸ *Cocibolca* es el nombre indígena del Gran Lago de Nicaragua, traduce: *la Mar Dulce*.

¹²⁹ RODRÍGUEZ-TOURBES, Eduardo, VISCASILLAS y VISCASILLAS VÁZQUEZ, Carlos. (2013). *Rafaela Herrera y Sotomayor* (artículo) Revista Ejército de Tierra Español, N° 862 enero/febrero 2013. Págs. 89-94

¹³⁰ Consultada la página web oficial de Museos Centroamericanos, en fecha: 27, 28 y 29 de agosto 2013: http://www.museoscentroamericanos.net/museos_nicaragua/museo_castillo/castillo_inmaculada_concepcion.htm



Figura: 18

La llave del Ysthmo Centroamericano

Esta llave está conformada por el "Castillo de la Pura y Limpia Concepción", llamado así en honor a la virgen María. Fue un punto muy importante para el proyecto ingles de la ruta interoceánica porque protegía la ruta de tránsito que unía el Océano Atlántico y el Océano Pacífico, utilizando la ruta fluvial del Río San Juan, la ruta lacustre del Gran Lago, La Virgen, San Juan del Sur y finalmente se podía alcanzar California. Igualmente defendía el paso hacia la ciudad de Granada, muy codiciada por los ingleses para colocar allí una base de ataques, tal como lo habían logrado en Jamaica

F-1 y F-2: *Castillo de la Inmaculada Concepción*:

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



11 La llave del Comercio y de la Prosperidad de la Audiencia de Guatemala

La llave del Comercio y de la Prosperidad de la Audiencia de Guatemala

Pese a ser un pueblo esencialmente de indígenas, su puerto comercial llegó a ser muy importante en Centroamérica, porque protegía el recaudo de plata en la zona, en consecuencia, muy codiciado por los piratas y corsarios, de ahí la necesidad de fortificarlo para su defensa. Así nace la idea y luego la decisión de construir el *Castillo San Fernando de Omoa*,¹³¹ el cual conformaría la *llave del Comercio y de la Prosperidad de la Audiencia de Guatemala*.

Está situado en la zona oriente de la desembocadura del Río Motagua, en vigilia total de la excelente bahía y fondeadero de Omoa. Descrita por el ingeniero español Luis Diez Navarro como: “*Ese Puerto es el más seguro, limpio y recogido de toda la costa de Honduras*”, en su informe del año 1745.

Pero esta llave de la Prosperidad, tuvo otras fortificaciones que secundaron al Castillo San Fernando de Omoa y ese fue el *Castillo de San Felipe de Lara*. Una fortaleza ubicada estratégicamente en la embocadura del río Dulce y con el Lago de Izabal, en el oriente de Guatemala. Su principal objetivo era la de proteger las propiedades coloniales contra los diversos ataques y pillaje de los piratas.

¹³¹ CALDERÓN QUIJANO, José Antonio. (1984). *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. Editorial CSIC - CSIC Press. Sevilla, España, págs. 126-127.



Figura: 19

La llave del Comercio y de la Prosperidad de la Audiencia de Guatemala

La ocupación de los territorios de la actual Belice por parte de Inglaterra puso en jaque a la Corona española su soberanía sobre las provincias novohispanas y el comercio.

F-1 y F-2: *Castillo San Felipe de Lara*.

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.

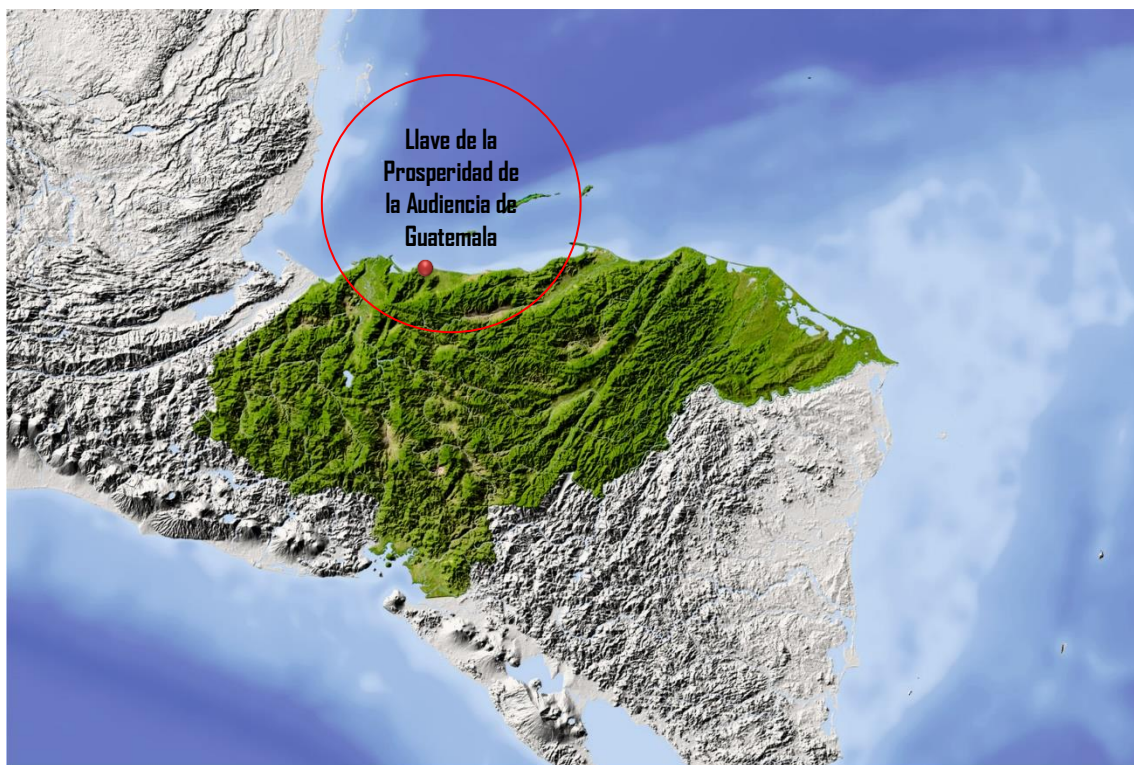


Figura: 20

La llave del Comercio y de la Prosperidad de la Audiencia de Guatemala

Fue un gran esfuerzo emprendido por la Corona de España para recobrar y mantener el control del sureste de la península de Yucatán, durante el siglo XVIII. Ya que Inglaterra se había podido posesionar en Walix, los ríos del sur-este de la Península de Yucatán; la Costa de los Mosquitos, el litoral de las provincias de Honduras y Nicaragua, en las islas Guanajas, particularmente en la Isla de Roatán, ubicada en la costa de la actual Honduras.

Los piratas y corsarios lograron la conquista de la región, cuya prosperidad se basaba en la explotación de la caoba y el palo tinte, dos productos de gran demanda comercial a los que luego se unió el contrabando y el mercado esclavista, convirtiéndose en una seria amenaza.

Conformada por el *Castillo San Felipe de Lara*, en la actual Guatemala, el *Castillo San Fernando de Omoa*, en la actual Honduras y el *Fuerte de San Felipe de Bacalar* en la actual Quintana Roo, estado de la República de México.

F-1 y F-2: *Castillo San Fernando de Omoa*. En la alzada de sus muros denota la fuerza de arquitectura defensiva, en la que se atesora la historia de esta llave defensiva, rodeado de espectaculares paisajes creando una simbiosis entre lo construido y lo natural.

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



12 La llave del Tráfico del Mar del Sur

La llave del Tráfico del Mar del Sur

La defensa del Mar del Sur,¹³² fue un imperativo constante y el resultado de la estrategia militar española, para garantizar su comercio interoceánico, mantener el control sobre sus rutas, sobre el Virreinato del Perú y sobre el paso hacia el Estrecho de Magallanes. Toda esta demanda llevó a la creación de la *llave del Tráfico del Mar del Sur*¹³³ y el primer punto a proteger por su importancia fue el Callao y Lima, donde se construyó, principalmente el *Castillo Real Felipe del Callao*, en conjunto con los *Fuertes San Rafael* y *San Miguel* y se conoció como los “*Castillos del Callao*”.

Para poder defender la gran extensión de costas y territorio, frente al océano Pacífico, se consideró crear el sistema de fuertes de Valdivia, conformado por: el *Castillo de la Pura y Limpia Concepción de Monfort de Lemus* o *La Niebla*, el *Castillo de San Sebastián de la Cruz* o *Fuerte de Corral*, el *Castillo San Pedro de Alcántara* también conocido como el *Fuerte de Isla Mancera*, el *Fuerte San Carlos* y el *Fuerte Aguada del Inglés*. Todos están ubicados en la *bahía de Corral*, próxima a la ciudad de Valdivia.

Otro enclave estratégico fue la fortificación del Biobío. El objetivo principal, de este sistema de fuertes, fue fijar una frontera segura al Río Biobío entre los españoles y los mapuches.

¹³² GUARDA GEYWITZ, Gabriel. (1985). *El Sistema Defensivo del Pacífico Sur en la Época Virreinal*. Academia Chilena de la Historia. Actas del Seminario de CEHOPU, Madrid, pág. 265.

¹³³ ZAPATERO, Juan Manuel. (1964). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Publicado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña. Puerto Rico, págs. 3-39 y 146.

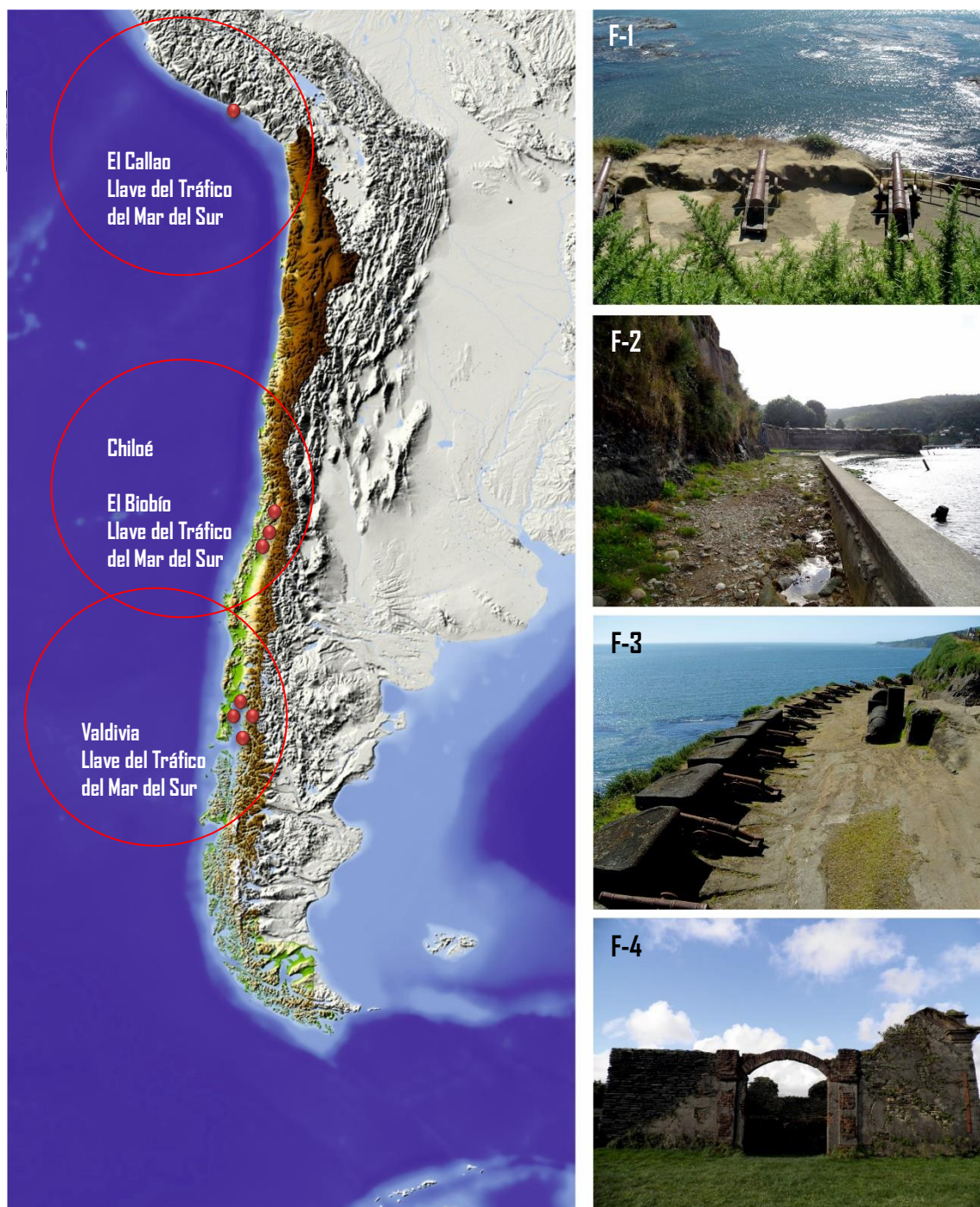


Figura: 21

La llave del Tráfico del Mar del Sur

La defensa del Antemural del Pacífico y la llave de la Mar del Sur estuvo conformada por las fortificaciones de la Cuenca de Valdivia, la Bahía de Corral de Chile, sin menosprecio de Chiloé, Biobío y Valparaíso. Las Murallas de Lima, del Callao y la Fortaleza del Real San Felipe cerraban el sistema defensivo del Pacífico.

F-1: *Castillo Pura Concepción y Limpia Concepción de Monfort de Lemus*

F-2: *Castillo de San Sebastián de la Cruz*

F-3: *Castillo Pura Concepción*

F-4: *Castillo San Pedro de Alcántara en la Isla Mancera*

Fuentes: Mapa cartográfico de Equipo de Can Stock Photo / Fuente fotográfica: Trabajo Propio.



13 La llave Perdida del Imperio Español

La llave Perdida del Imperio Español

La historia de Jamaica no solo fue producción de azúcar y centro de acopio de esclavos, también fue un punto estratégico en el *Primer Plan Defensivo*¹³⁴ en el arco del Caribe. Desde los inicios de la conquista este enclave estuvo en manos de la Corona española, y se podría decir que fue hogar de una población militar en tránsito. En ella estuvo uno de los grandes puertos naturales que más tarde, en el siglo XVIII se convirtió en uno de los más grandes del mundo para el desarrollo del comercio de esclavos.

Es evidente que su ubicación estratégica y sus puertos seguros, la convirtieron en un polo de atracción militar para los reinos rivales del Imperio español; importancia esta que al parecer no fue muy tomada en cuenta por la Monarquía española y, tan es así que en la primavera del año 1665, una armada inglesa que atravesó el Atlántico con el objetivo de apoderarse de *La Española*, actualmente Santo Domingo, al no lograr sus propósitos y ante el rotundo fracaso, los ingleses se conformaron con capturar a *Xaymaca*.¹³⁵ Pese a la cantidad de muertos ingleses a causa de la disentería, Jamaica resultó un valioso botín por encontrarse en el eje de la ruta de “la Carrera de Indias” y en consecuencia la ruta del comercio interoceánico de España y sus posesiones en Ultramar.

Una vez que la Corona española perdió esta “llave defensiva” y a partir de la conquista por los ingleses, estos no perdieron tiempo y convirtieron a la isla en un nido de corsarios, quienes siempre estaban prontos para atacar a todos los navíos españoles, que transportaban las grandes riquezas para la península, destacando el célebre gales *Henry Morgan*. Con su enclave de *Port Royal* fortificado se convirtió en ese gran foco de una inmensa hoguera que incendió las posesiones españolas en América.

¹³⁴ ZAPATERO, Juan Manuel. (1964). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Publicado por el Instituto de Cultura Puertorriqueña, Puerto Rico, págs. 3, 39 y 146.

¹³⁵ *Xaymaca*: nombre indígena con el cual se conocía la isla y traduce: “la tierra de la madera y el agua”.



7. Forma de defensa en el siglo XVIII: los Apostaderos Indianos

Consecuentemente con el descubrimiento del Nuevo Mundo y el establecimiento de la Corona española, en los vastos territorios, se dio la necesidad de construir un sistema defensivo de gran eficacia, para asegurar la protección y poder afrontar con la máxima seguridad las ambiciones de las potencias rivales, las cuales, obviamente intentaron, por todos los medios, sentar sus reales dominios en los territorios indianos, a pesar de la prohibición expresa de las bulas Alejandrinas. Ítem este tratado en el Capítulo III, páginas 362-368, de esta investigación.

En el siglo XVII, era evidente el gran acoso organizado, que ejercía la piratería los corsarios y los bucaneros en el área del Caribe y Centroamérica. Todo lo cual, se fue afirmando en la medida que las potencias rivales se fueron posesionando políticamente, trayendo como consecuencia, la activa presencia de ejércitos regulares y las marinas de guerra, las cuales, ya no venían en una acción depredadora, sino a asentar sus banderas en las Indias Occidentales.¹³⁶ Con las creaciones de las Reales Armadas españolas estuvo el sistema de fortificaciones defensivas, basado en las posiciones de Veracruz, La Habana, Portobello, Cartagena de Indias, Maracaibo, etc.

En el siglo XVIII, surgieron nuevos ámbitos de interés estratégico y comercial como el del Río de La Plata, que se convirtió en la “*llave del Atlántico Sur*” y custodio de las derrotas hacia el estrecho de Magallanes, el pasaje hacia el Mar del Sur y la Patagonia. La política naval de los borbones y sus decretos de “*Nueva Planta*” tuvo como objetivo la unificación y racionalización del complejo damero de dominios de los Austrias. Fue entonces cuando se crearon los “*apostaderos*” de ultramar. El cual se homologó al concepto de *base naval*, en puerto abrigado, fortificado y estratégicamente ubicado. Cuya misión principal era la de reprimir el contrabando, la defensa y vigilancia de las costas.

¹³⁶ ROUX DE ROCHELLE, Jean Baptiste Gaspard. (1850). *Historia de los Estados Unidos de América*. Traducción: por Sociedad Literaria. Segunda Edición. Editorial: A. FREXAS. Barcelona, págs. 157-158.

DÍAZ-MELIÁN DE HANISCH, Mafalda Victoria. (1984). Concepción sobre estrategia y administración de comandante del apostadero de Montevideo, Juan M. de Salazar. VII Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano, Buenos Aires, 1 al 6 de agosto de 1983: actas y estudios, 1984, Editado por: Pontificia Universidad Católica Argentina. Buenos Aires, págs. 259-270.

IX Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano: Madrid, 5 a 10 de febrero de 1990: actas y estudios. Editado por: Editorial de la Universidad Complutense, 1991. Madrid, págs. 255-257.



Apostaderos principales – Siglo XVIII

Cuadro: 27

Apostadero	Lugar	Ubicación y defensa
Apostadero de La Habana. En 1767 se declaró “puerto capital”.	La Habana - Cuba	Ubicado en el puerto natural de La Habana, con la presencia de el astillero, su ventajosa ubicación estratégica con respecto al seno mexicano y su situación a barlovento de Jamaica, donde estaba la base naval inglesa la colmó como valor geoestratégico para España y la capacidad de autodefensa de esta principal base naval española en ultramar
Apostadero de Veracruz	Veracruz – Virreinato de la Nueva España	Con su castillo insular de San Juan Ulúa. Era el de mayor aportación a la Corona, porque con su situado cubría los gastos de defensa de las islas antillanas: Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo. A este Apostadero incumbía la represión del intenso contrabando que se realizaba por todo el seno mexicano y que procedía de Jamaica y de los Estados Unidos.
Apostadero de Cartagena de Indias.	Cartagena de Indias – Virreinato de la Nueva Granada	Después del ataque inglés de 1742, todas sus defensas fueron reforzadas, convirtiéndose en la ciudad mejor fortificada de las Indias. Las fortificaciones se extendieron a lo largo de toda la costa del Virreinato de la Nueva Granada y desde Portobello hasta el río Hacha.
Apostadero de Puerto Cabello	Puerto Cabello – Capitanía General de Venezuela	Se caracterizó por ser un espléndido y abrigado puerto natural y era el principal de Venezuela.
Apostadero de Montevideo	Montevideo – Virreinato de La Plata	En el siglo XVIII el río de La Plata se convirtió en zona de interés



Apostaderos secundarios – Siglo XVIII

Cuadro: 28

Apostadero	Lugar	Ubicación y defensa
Apostadero de Guayana.	Guayana – Capitanía General de Venezuela.	En la Provincia de Guayana al sur de Venezuela.
Apostadero de Cumaná y Apostadero de Puerto Cabello	Puerto Cabello – Capitanía General de Venezuela.	En la Provincia de Cumaná en el oriente de Venezuela y en la Provincia de Puerto Cabello.
Apostadero de Portobello.	Panamá – Virreinato de la Nueva Granada.	En la Provincia de Portobello, Panamá.
Apostadero de Campeche	Campeche – Virreinato de la Nueva España.	En la Provincia de Campeche
Apostadero de Coatzacoalcos	Veracruz – Virreinato de Nueva España.	En la región de Veracruz.

Apostaderos en el Mar del Sur – Siglo XVIII

Cuadro: 29

Apostadero	Lugar	Ubicación y defensa
Apostadero de El Callao.	Lima – Virreinato del Perú	La Capitanía del Puerto del Callao. Era el apoyo de los Apostaderos de Cavite y San Blas
Apostadero de Valparaíso	Chile – Capitanía General de Chile	En Valparaíso y se apoyaba en Talcahuano que tenía tres diques.
Apostadero de San Blas.	California – Virreinato de la Nueva España	En Nayarit, en México. Junto con Acapulco apoyó las expediciones para ampliar el dominio español en el norte.
Apostadero de Filipinas.	Manila – Capitanía General de Filipinas	En Manila, Filipinas.



8. La defensa de las fronteras Indianas

A partir de los descubrimientos, tanto España, como Portugal, seguidos de Francia, Inglaterra y Holanda se lanzaron al gran *Mar Océano*, hasta ese momento desconocido, en una carrera frenética por expandir sus dominaciones sobre el Nuevo Mundo, conformado por los territorios continentales de América, África, Asia y Oceanía. Desde 1492 la fuerza del imperio y la fuerza de la naturaleza actuaron en la formación de las sociedades de los citados continentes. Las aguas oceánicas atlánticas de pronto se vieron infestadas por la incesante movilización de las diferentes potencias, las cuales se volcaron a la búsqueda de los recursos naturales y de los nuevos mercados, convirtiéndose en la novedad de una globalización. Sus corrientes se convirtieron en pasajes y rutas de las naves cargadas con los recursos naturales, mineros y humanos; representados por la plata y el oro de América, las especies y sedas de las Filipinas y los esclavos de África. Pero, también surgieron nuevas fronteras.

El concepto de frontera,¹³⁷ en su acepción geopolítica, no ha sido constante en el tiempo y ha dependido de la dimensión desde la cual se analice. Para la investigación de esta tesis, se ha enfocado en tres dimensiones: por ejemplo: desde la “*dimensión geográfica*” la cual se define como el espacio geográfico del Estado que nos ocupa, en este caso el espacio de la Corona española. El cual estuvo representado por las tierras de un gran continente, descubiertas, conquistadas y colonizadas, que a la posteridad se conoció como América y las Filipinas. La otra dimensión que tomamos en cuenta es la “*dimensión antropológica*”, por ser el elemento identificador de un sentimiento nacional, en el caso que nos atañe, fue el del Imperio español que tras-culturizó la comunidad indígena y, en consecuencia, hubo una “*traspelación*” a las comunidades que habitaron estas posesiones en ultramar. Finalmente, la “*dimensión legal*”, la cual se fue

¹³⁷ Hay un término más antiguo y es el de “*confín*”, con el cual se alude al extremo de un territorio. Luego apareció otro término, como sinónimo, y fue el de “*límite*” cuyo significado, más abiertamente, determina el lindero de las posesiones territoriales de un Estado y trajo consigo la acción de “*limitar*” o poner límites a la potestad ajena o lo que es lo mismo: el acto de “*deslindar*”. En este punto recurriremos al concepto del derecho romano, el cual hace una distinción entre “*limes*” como la línea trazada para dividir un territorio ya pacificado susceptible de apropiación y “*finis*” como los confines aun no determinados o márgenes territoriales bajo control, pero sin poderse apropiar.

PONTE, Vanesa. (2007). *Régimen jurídico de las vías públicas en derecho romano*. Librería y Editorial Dykinson. Madrid, págs. 77-78.



configurando por los múltiples *Tratados de Paz* firmados durante los siglos XVI al XVIII, que a la larga fundamentaron un naciente derecho internacional público.

La posición de la *Monarquía Hispánica*, ante las recién tierras descubiertas y luego incorporadas, fue la de asimilar al propio continente como la primera frontera del mundo descubierto y por este principio se constituyó, en sí mismo, un “*continente frontera*” para los diferentes reinos europeos. Por tanto, el Nuevo Mundo fue para España y Portugal e igualmente para el resto de Europa, *res nullius*, susceptible de ocupación. Pero a partir de las Bulas de donación del Papa *Alejandro VI*, fue cuando la Corona de España comprendió que todos sus derechos para la posesión y ocupación de las nuevas tierras, quedaban legitimados, frente a terceros. Acto seguido, surgió un primer lineamiento para la conservación y defensa de ese espacio, planteándose varias modalidades de *defensa de fronteras*, las cuales se sintetizan en los siguientes sistemas:

1. Defensa de puertos, bahías de bolsa, sus ciudades portuarias y comerciales
2. Defensa de las fronteras en costas
3. Defensa de las fronteras fluviales y lacustres
4. Defensa de las fronteras en Tierra Firme

En una primera fase defensiva, el Reino de España determinó un primer *espacio soberano extraterritorial* al cual denominó *virreinato de la Nueva España*, en el cual incluyó las provincias, el mar de las Antillas, los litorales continentales y el arco isleño adyacente. Y, al analizar la documentación producida por los funcionarios reales, de la época de los descubrimientos, se puede apreciar un doble contenido geopolítico, como concepción del espacio “*grancaribeño*”, ya que fue percibido como la gran fachada atlántica de un enorme espacio cuya complejidad defensiva se demarcaba por su extensión y por la presencia de las potencias rivales de España en él. A todas estas circunstancias se unió el objetivo central del citado virreinato y fue el de ser el centro de financiamiento y abastecimiento.

Para una primera defensa de las fronteras indianas, se determinó una *frontera interior*, la cual pese a ser la última fue al mismo tiempo, la primera porque fue la que dio inicio a la demarcación de un territorio, donde se incluyó a todos los habitantes, desde el



conquistador hasta el indio y con ellos todos los cruces étnicos acaecidos en ese tiempo histórico; colocándonos frente al marco histórico de una “integración”, donde se aunó el pasado con la perspectiva de los hechos realizados en su futuro mediano.

Durante el siglo XVI y comienzos del siglo XVII, esta defensa se caracterizó por ser una estrategia de *defensa lineal*, basado en el patrón *presidial*, ya aplicado en sus posesiones en África; desarrollándose a la manera de eslabones muy fuertes en sí mismos, cuya meta era la protección del lugar y ubicados a determinadas distancias, uno primero y luego otro, conformando así una gran cadena que les permitía el mutuo apoyo, siguiendo la forma de los “*siete sacramentos*”, tal como lo percibió el poeta *Fernán González de Esclava* en su Coloquio Quinto “*De los siete fuertes*”,¹³⁸ donde hizo una comparación entre los *presidios* y los *sacramentos cristianos*, en una inspiración espiritual para conseguir subir al cielo y a continuación se transcribe:

“Camino de tropezones / es la vida donde estamos, / y si en él nos descuidamos / nos roban fieros ladrones / las riquezas que llevamos.
Viendo los daños notables / que estos hacían continuo, / hizo nuestro Rey divino / siete fuertes admirables / con que aseguró el camino...”

Coloquio Quinto de los Siete Fuertes, Página 62

En paralelo a la anterior estrategia, se desarrolló otra modalidad que consistió en el modelo de *defensa centralizada*, de esa forma cualquier revolución podía ser controlada, remediada y reducida al mínimo, siempre y cuando los puertos y sus ciudades portuarias, las islas y las fronteras de costa, fluviales y lacustres estuviesen bien fortificados.

Entre los años 1779 a 1783, el espacio de defensa del “*circuncaribeño*” se amplió por la recuperación de las *Floridas* y *Luisiana*, por parte de España en la última guerra contra Gran Bretaña; convirtiéndose ambos territorios en importantísimas *fronteras* y “*barreras*” de impedimento para el avance de los colonos de los Estados Unidos sobre el Virreinato de la Nueva España, evitando así una posible ocupación. Análoga situación y

¹³⁸ GONZALEZ DE ESLAVA, Fernán. (1877). *Coloquios. Espirituales y Sacramentales y Poesías Sagradas. Coloquio Quinto, de los Siete Fuertes. Que el Virrey D. Martín Enríquez mandó hacer, con guarnición de soldados, en el camino que va de la Ciudad de México a las minas de Zacatecas, para evitar los daños que los Chichimecos hacía a los mercaderes y caminantes que por aquel camino pasaban*. Primera Edición, México 1610. Segunda Edición. México, pág. 61-70.



política se planteó para la Isla de Trinidad, considerada como el punto más oriental de la citada zona “*grancaribeño*”.

Para precisar la política de fronteras, se fomentó un mejor trato tanto al comercio como a la navegación, y se aunó el fomento del asentamiento humano in situ, mediante el poblamiento con la inmigración de *extranjeros católicos*. En cuanto a la defensa, se optó por un mayor aprovechamiento de las áreas estratégicas para la presencia militar, la logística y las comunicaciones, como en el caso de la *Isla de Trinidad*,¹³⁹ la cual ofrecía una ubicación muy ventajosa y superior que la del *puerto de La Habana*,¹⁴⁰ cuya utilidad y la seguridad no tenía dudas, pero solo en lo referente al paso obligado por el estrecho de la Florida.

A finales del siglo XVIII, quedó conformada la segunda frontera del espacio hispanoamericano a raíz de haber quedado el territorio asentado y regularizado. Todo ocasionado por el finiquito de las rivalidades entre las diferentes potencias europeas a través de los acuerdos de Paz, los cuales se han analizado en el Capítulo III, páginas: 378-390 de esta tesis. Las rivalidades en gran parte estaban superadas y habían logrado un consenso sobre la pertenencia y actuación en las zonas de influencias en América, sin embargo, aún permanecían ciertas dificultades para la demarcación precisa de las fronteras, lo que llevó a establecer ciertas *zonas vacías* entre los diferentes territorios y sus soberanías.

8.1. Defensa de puertos, bahías de bolsa, ciudades portuarias y comerciales

Esta defensa, por parte de la Corona española, tuvo como objetivo principal, el de garantizar refugios seguros, tanto para la *marina mercante* como para la *marina de guerra*, las cuales estaban en la búsqueda de un mayor y amplio movimiento marítimo. Igualmente, la Corona tenía la voluntad de extraer las mayores ventajas productivas y mercantiles y para lograrlo procedió a fomentar el interés económico, pero este objetivo

¹³⁹ MURIEL, Andrés. (1839). Andrés. *Gobierno del Señor Rey Don Carlos III, ó Instrucción Reservada para la dirección de la Junta de Estado que creó este monarca; dada á Luz por Don Andrés Muriel*. Capítulos CIV, CVI. Editado por: Imprenta que fue de FUENTENEbro. Madrid, 1839, págs. 214, 216

¹⁴⁰ *Ibidem*. Capítulos CV, pág. 215.



último demandó el mejoramiento de los puertos en ultramar y la facilitación del comercio interoceánico. En consecuencia, se generó el interés militar para la defensa, de los puertos, las bahías de bolsa, sus ciudades portuarias y comerciales. Así se comprende de la cita de Cristóbal de Rojas,¹⁴¹ en su manuscrito titulado: “*sumario de la milicia antigua y moderna*”, publicado en el año 1613 y que en parte se transcribe a continuación:

“Y si fuesen los confines de tal reino marítimos, se ha de mirar si hay en la mar algún seno o bahía o alguna boca de río donde metiéndose el enemigo pueda ofender al país con su armada, porque las marinas, aunque hacen en alguna manera fuerte al reino o provincia, también la hacen fácil a ser abordadas por armadas de mar”

Cristóbal de Rojas.

En el siglo XVI, la delimitación de los espacios marítimos estuvo sujeta a las consideraciones sobre defensa de las mismas y, para poder valorar la pertenencia, se hacía necesario que una porción de ese mar estuviese adyacente a las costas de los territorios en posesión soberana, pero la extensión de esa franja marítima siempre estaba en litigio, por cuanto era el objeto de controversia de las diferentes potencias europeas, que no terminaban de definir las y el concepto de “*aguas interiores*” apenas estaba en su génesis. Esta situación fue la principal razón de la creación de las “*llaves defensivas*”, del Primer Plan Defensivo de Felipe II, descritas en este Capítulo, páginas: 474 y 479-514. Posteriormente, en el siglo XVIII, por órdenes del rey Carlos III,¹⁴² serían revitalizadas y ampliadas, mediante el Segundo Plan Defensivo, el cual también se ha referido en el presente Capítulo, páginas: 477.

La importancia de la ciudad y del puerto de La Habana, en el comercio transoceánico, requirió de múltiples construcciones, como su astillero y una buena fortificación para defender las numerosas embarcaciones de guerra y de la marina mercante, más gran número de tropas y gente de mar que allí se reunía. En paralelo Puerto Rico¹⁴³ jugó su papel de puerta de acceso a las posesiones, ubicadas en el Golfo y el Caribe. No menos

¹⁴¹ ROJAS, Cristóbal de. (2004). *Sumario de la milicia Antigua y moderna*, 1607. Editado por: Ministerio de Defensa. Centro de Publicaciones, Madrid.

¹⁴² MURIEL, Andrés. (1839). *Gobierno del Señor Rey Don Carlos III, ó Instrucción Reservada para la dirección de la Junta de Estado que creó este monarca; dada á Luz por Don Andrés Muriel*. Capítulos CIX, CX, CXI, CXII. Editado por: Imprenta que fue de FUENTENEbro. Madrid, 1839, págs. 225-228.

¹⁴³ *Ibidem*. Capítulo CVII, págs. 217-223.



importante fue Santo Domingo, cuyo interés militar fue relevante, ya que junto a *Los Alduides*¹⁴⁴ en los Pirineos fue un punto estratégico en la política de la Corona española hacia la Corona francesa, en el objetivo de evitar cualquier desavenencia, para ello se firmó el *Tratado de Aranjuez*,¹⁴⁵ el 3 de junio del año 1777, en cuyo Artículo 1 se definieron los límites entre las dos naciones.

8.2. Defensa de las fronteras en costas

La defensa de los litorales continentales mereció un cuidado especial, por su amplia exposición a los posibles ataques, conquistas y luego asentamiento de las potencias rivales, especialmente la inglesa, sin menoscabo del peligro de la francesa y la holandesa. La importancia de su adecuada fortificación y escogencia de los sitios estratégicos, los describe Cristóbal de Rojas,¹⁴⁶ en su manuscrito titulado: “*sumario de la milicia antigua y moderna*” transcrito a continuación:

“si fuere el sitio marítimo, considerar se ha la calidad de aquel mar, y la de aquel puerto, y que fondo tiene, y si cerca de allí está alguna isla, o peñón, que ocupándole el enemigo pueda ofender, o si ay algún seno o surgidero, o boca de río donde pueda estar segura la armada enemiga para impedir el socorro por la mar...”

Cristóbal de Rojas

El oriente de Yucatán, la costa de Mosquitos,¹⁴⁷ con sus islas adyacentes y la costa desde Honduras hasta Nicaragua, fueron zonas neurálgicas para la Corona española, por la insistencia de los ingleses de lograr establecer sus asentamientos y poder tener acceso

¹⁴⁴ MOÑINO FLORIDABLANCA, José. (1867). *Obras originales del Conde de Floridablanca y escritos referente a su persona*. Editado por: Rivadeneyra, Madrid, pág. 258.

MURIEL, Andrés. (1839). *Gobierno Del Señor Rey Don Carlos III, ó Instrucción Reservada Para Dirección de la Junta de Estado Que Creó Este Monarca; dada á Luz por Don Andrés Muriel*. Imprenta que fue de FUENTENEbro. Madrid, pág. 382.

¹⁴⁵ ESPAÑA. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón: Desde el año de 1700 hasta el día*. Editado por: Imprenta de Alegría y Charlain, Madrid, 1843, pág. 526-534.

¹⁴⁶ ROJAS, Cristóbal de. (2004). *Sumario de la milicia Antigua y moderna, 1607*. Editado por: Ministerio de Defensa. Centro de Publicaciones, Madrid.

¹⁴⁷ MURIEL, Andrés. (1839). *Gobierno del Señor Rey Don Carlos III, ó Instrucción Reservada para la dirección de la Junta de Estado que creó este monarca; dada á Luz por Don Andrés Muriel*. Capítulo CXII. Editado por: Imprenta que fue de FUENTENEbro. Madrid, págs. 228-229.



al Pacífico. La liberación de la zona se logró mediante el acuerdo diplomático del año 1786, donde España concedió a Gran Bretaña los derechos de cortar maderas de tinte¹⁴⁸ en el territorio oriental de Yucatán, pero con la expresa prohibición de los cultivos de azúcar, café, cacao o frutos tropicales y la formación de establecimientos que requirieran autoridades civiles y militares.

8.3. Defensa de las fronteras fluviales y lacustres

Los límites o las fronteras naturales basadas en un elemento geográfico; fueron muy frecuentes en Hispanoamérica, especialmente las delimitadas por un accidente orográfico. En este caso, las líneas divisorias de las vertientes de ríos, siguiendo la línea media de las aguas de los mismos. Para España, uno de los mayores retos fue el establecimiento de la frontera luso-española y fue el siglo XVIII, cuando se centraron las tensiones en los territorios septentrionales, como consecuencia inmediata de los conflictos bélicos europeos, más la independencia de los Estados Unidos y su deseo expansionista, obligando a la Monarquía española a establecer una frontera reconocida entre las naciones involucradas, en este caso el virreinato novohispano con el territorio francés de Luisiana al este y el territorio de Oregón al norte, mientras que Estados Unidos solo existía en la costa atlántica y el *Río Mississippi*.¹⁴⁹

Con el advenimiento de los Borbones a la Monarquía española y especialmente durante el reinado de Carlos III, las recomendaciones de vigilancia, defensa y fortificación se extremaron, especialmente sobre el Río San Juan y el gran lago de Nicaragua,¹⁵⁰ para evitar que los ingleses pudieran realizar sus planes de buscar un paso transístmico en aquella zona. Situaciones parecidas

¹⁴⁸ Ibídem. Capítulo CXIII. Madrid, 1839, pág. 229.

¹⁴⁹ Tratado de Paz de San Lorenzo. *Colección de los tratados de paz, alianza, comercio &c. ajustados por la corona de España con las potencias extranjeras desde el reinado del señor don Felipe quinto hasta el presente*. Tomo I. Editado en: la Imprenta Real. Madrid, 1796, págs. 409-431.

¹⁵⁰ Ibídem. Capítulo CXIV. Madrid, 1839, págs. 229-230.



8.4. Defensa de las fronteras en Tierra Firme

Para la defensa del territorio y el espacio soberano de Tierra Firme, es evidente que se partió de la referencia surgida para la nueva configuración *político-territorial*, previamente establecida por los conquistadores españoles y basándose en la expansión de los múltiples “*caminos reales*”; igualmente con la fundación de ciudades cuya finalidad principal fue la de ser “*mojones*” de la frontera, con el objetivo de poder facilitar la movilización de las tropas, los recursos y la logística militar.

Habiendo analizado varias fuentes de investigación sobre el esquema defensivo establecido por el reino de España, encontramos el trabajo de análisis de *Margarita Gascón*, que expone dos perspectivas para calificar tal sistema, dependiendo de cómo se mire establece:

1. Un *sistema imperial*: de gran robustez a causa de la gran movilización de hombres, armas y caballos para poder defender las rutas comerciales entre la península y América hispana.
2. Un *sistema colonial*: de gran fragilidad por la falta de respuesta de los virreinos a las necesidades de las tropas, ya que debían acudir a la ayuda de los nativos, quienes controlaban las carencias por el principio de que sin los recursos básicos no hay posibilidades de guerra, debilitando el poder local español. En consecuencia, la inestabilidad del sistema defensivo colonial se profundizaba peligrosamente.

El siglo XVI, la Corona española tenía muy claro, que el éxito de la estrategia defensiva radicaba en proteger los espacios antes señalados, por ser estos conectores y contenedores de las rutas y los puntos comerciales, igualmente, de las relaciones interétnicas y finalmente ser los escenarios de las confrontaciones con las potencias europeas rivales. Pero el factor de la gran amplitud del territorio anexionado y las múltiples dificultades para controlarlo, supuso la necesidad de establecer un sistema de “*fronteras fluctuantes*”, en el tiempo real de la gran frontera, que en sí mismo fue el continente. Para ejemplificar el citado sistema de fronteras, haremos referencia a la *frontera fluctuante novohispana y la chilena*, por ser estas las más populares en el ámbito historiográfico, ya que fueron arquetipos de *tierra de frontera*.



El siglo XVII, la situación tuvo sus agravantes, provocados por las decisiones defensivas de la Corona española, en el contexto europeo y que repercutieron en otras latitudes, específicamente en el Caribe. Esta fue una de las razones de la construcción de los principales sistemas defensivos situados en las costas, en vista del enemigo extranjero, en este caso las potencias rivales. Sin embargo, la frontera de la región de las Guyanas, en Suramérica, el riesgo fue menor, porque los holandeses y los franceses, que residían en las pequeñas colonias del Esequibo, Surinam y Cayena no tenían los medios para realizar invasiones y conquistas en los territorios vecinos, menos aún perjudicar el comercio español.

En su investigación, Margarita Gascón, para ejemplificar su tesis, hace un análisis comparativo entre los extremos periféricos del norte como la de Florida y la del sur, como la Araucanía. En el extremo norte había el constante peligro francés e inglés y era perentoria su defensa por estar allí la ruta vital hacia las minas de la Nueva España; mientras que, en el extremo austral, estuvieron expuestos al peligro, las rutas del Mar del Sur, del Oriente, el estrecho de Magallanes y el traslado del tesoro americano para Europa. En este caso, la rivalidad la fomentaron los holandeses, quienes rápidamente trataron de convertir el Atlántico sur en un mar holandés.

Aunado a lo anterior se sabe que, en los comienzos del siglo XVIII, los mapuches¹⁵¹ habían logrado una buena expansión hacia las pampas y con ello habían dinamizado el comercio de ganado, armas y alcohol, produciendo un gran impacto en la organización social de los grupos indígenas, se alteraron las relaciones entre los indígenas y los hispano-criollos y se presentaron situaciones continuas y muy amenazantes en la citada frontera. Este era el contexto a la llegada de la dinastía de los *Borbones* a la Monarquía española, la cual motivó grandes reformas para la consolidación de su autoridad en las posesiones territoriales de ultramar. Aquí hay que hacer referencia al “*reformismo borbónico*” por el Rey Carlos III¹⁵² y sus políticas de asentamiento de nuevos poblados,

¹⁵¹ BENGÓA, José. (2000). *Historia del pueblo mapuche: (siglo XIX y XX)*. Libro VII de la Biblioteca del Bicentenario. Ediciones LOM, Santiago - Chile, págs. 33-36.

¹⁵² MURIEL, Andrés. (1839). *Gobierno del Señor Rey Don Carlos III, ó Instrucción Reservada para la dirección de la Junta de Estado que creó este monarca; dada á Luz por Don Andrés Muriel*. Capítulo CXI. Editado por: Imprenta que fue de FUENTENEbro. Madrid, pág. 227.



la regularización del comercio entre los hispano-criollos y los indígenas y, tratando de evitar posibles alianzas entre estos últimos y otros imperios rivales que colocaran en peligro las zonas fronterizas del *Reino de Chile* y en consecuencia las de Suramérica.

Durante tres siglos, la inestabilidad de los asentamientos humanos y con ellos las misiones, en gran parte debido a la vulnerabilidad a los ataques de los indios belicosos y renegados determinó la necesidad de establecer las “*reducciones*” y “*el fuerte fronterizo*”,¹⁵³ como el medio de contacto entre los españoles y los naturales, pero también como *medio defensivo interior*. Estas razones fueron el fundamento de la creación de las redes de *recintos fortificados fronterizos internos*, para poder atender la amenaza del *enemigo doméstico*. Sin embargo, se ha podido establecer que el papel jugado por estas guarniciones trascendió el bélico y a lo largo de las fronteras, también fueron puntos de encuentro e intercambio comercial.

¹⁵³ GUARDA GEYWITZ, Fernando. (1990). *Flandes Indiano, Las fortificaciones del Reino de Chile, 1541-1826*. Editado por: Ediciones Universidad Católica de Chile. Chile, pág. 129, 131 y 285.



9. Los Presidios españoles como defensa de las fronteras móviles

“*El Presidio*”, como institución contribuyó grandemente en la regulación de dichas fronteras; en el enfoque de las múltiples interacciones con el contorno físico-humano y en su inserción, generado por el mestizaje.¹⁵⁴ Igualmente, accionó en las soluciones de conflicto y en el modelo de cooperación. De lo anterior expuesto deducimos su importancia crítica, ya que delimitó al territorio en sus límites visibles y el ámbito de influencia socio-cultural de la unidad “*titular*” del mencionado territorio, siendo este los límites invisibles.

Entre los siglos XVI y el XVIII y parte del XIX, esta tipología defensiva se constituyó en un factor institucional cuyo objetivo máximo era el de ser *regulador de fronteras*, especialmente la frontera un tanto móvil y difusa desde la Alta California hasta las Floridas. Su trayectoria protectora se fue diversificando por diversos pueblos que en la actualidad son los estados de California, Arizona, New México, Colorado, Coahuila, Nuevo León, Sonora, Utah, Texas y Luisiana. De esa forma conformó una red de fortificaciones, que garantizaron la invulnerabilidad de la frontera en la región del Gran Norte del *Virreinato de la Nueva España*.

Otra importancia de esta red de *Presidios Hispánicos*, fue la de constituirse en un *factor de hispanización* en la frontera del citado *Virreinato*, en consecuencia: cumplió las funciones de *control territorial* y supervisión de la frontera; ratificando la ocupación, la presencia física y el sentido de pertenencia al reino de España. En paralelo a lo anterior, también fueron espacios, por así decirlo, de intercambio, facilitando el proceso de asentamiento para los *indígenas pro-hispánicos*¹⁵⁵ y su respectiva protección. Se puede decir que estas acciones fueron fundamentales para la promoción y la continuidad del proceso de intercambio y transculturación, que desembocó en la “*hispanización*” del territorio, en combinación con la Misiones.

¹⁵⁴ JIMÉNEZ NUÑEZ, Alfredo. (2006). *El gran norte de México, una frontera imperial en la Nueva España (1540-1820)*. Editorial: TÉBAR, S.L. Madrid, págs. 280-282.

¹⁵⁵ WAYNE POWELL, Philip. (1952). *Soldiers, Indians & Silver: The Northward Advance of New Spain, 1550-1600*. University of California Press. Berkeley and Los Ángeles, California. Estados Unidos, pág. 151.



La organización, la estructura y la funcionalidad de los *Presidios Hispánicos*,¹⁵⁶ fueron certeros en lograr el objetivo de defensa y pacificación del territorio fronterizo de aproximadamente 4000 kilómetros, evitó la usurpación de este por parte de las potencias extranjeras, movidas por las apetencias de posesión de dicho territorio. Sumó, a la defensa de los nuevos núcleos urbanos hispanos, la protección de los campos mineros y a las Misiones, que jugaron un papel interactivo en la economía y comercio con la Corona.

Es momento de hablar de la relación simbiótica *Presidio-Misión*, ya que, mediante esta comunión, se pudo fortalecer los procesos de colonización agrícola y minera, la cual robusteció el rápido crecimiento de la ganadería, fortaleciendo cuantitativamente el asentamiento y consolidación de la *Frontera Norte de la Nueva España* o "*el Septentrión novohispano*".¹⁵⁷ De la ocupación se pasó al desarrollo urbano para una población organizada y sometida a la tenacidad de las órdenes mendicantes.

El panorama del territorio, objeto de esta ocupación, era por demás agreste, entre terrenos semidesérticos o sierras y cordilleras que no estimulaban la atención, pero se fueron encontrando yacimientos mineros. En esa búsqueda de sustento, también se localizaron reservas de agua, grandes planicies, las cuales facilitaron la movilización de pobladores y con ello la construcción de caminos o, el aprovechamiento de antiguas veredas indígenas, que ayudaron en el trasiego de productos. Los polos de atracción para la expansión hacia ese norte codiciado, lo constituyeron los ricos campos mineros de *Zacatecas* y las leyendas alrededor de *Santa Fe*,

La forma de cómo se fueron construyendo, se asemeja a una larga cadena defensiva que aseguraron el camino hacia el norte, pero que por la evolución en la distribución arquitectónica y la composición de las tropas facilitaron la concentración de casas para los soldados y el respectivo capitán de tropa; por supuesto, no faltó la capilla y los

¹⁵⁶ ARNAL, Luis. (1995). *El presidio en México en el siglo XVI*. México: Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). México.

El *Presidio Hispánico* fue un instrumento tanto de defensa como de pacificación del territorio, por tanto, fue un elemento de gran importancia y determinante en la ocupación territorial. Sus inicios defensivos de rutas y caminos pronto se convirtieron en una forma estratégica de poblar el norte del Virreinato de Nueva España.

¹⁵⁷ BERNABÉU ALBERT, Salvador. (2000). *el Septentrión novohispano: ecobistoria, sociedades e imágenes de frontera*. Colección Tierra Nueva e Cielo Nuevo. Consejo Superior de Investigaciones Científicas - Editorial CSIC - CSIC Press.



almacenes, con una plaza de armas en el centro, todo esto convocó a comerciantes, artesanos y agricultores a ubicarse en los alrededores con sus huertos y corrales, dando paso a pequeños poblados que conformaron el binomio villa-presidio.

La evaluación de la experiencia de los presidios españoles, en las tierras novohispanas, es alentadora, en cuanto a que, se generó una frontera de interacción que posibilitó la consolidación y la hispanización en forma progresiva de territorio en cuestión y sus ampliaciones en pro de ganar unicidad cultural en base al mestizaje, creándose así una enriquecedora transculturación hispano-americana y étnica.

9.1. Los Presidios indianos

Para la sobrevivencia, la defensa, el adoctrinamiento, la producción y sostenimiento de las fronteras móviles indianas, se utilizaron, de manera compleja y de forma única la conversión, la persuasión y la fuerza. Los instrumentos de aculturación y poblamiento fueron la *Misión* y el *Presidio*. De allí, la presencia de una red presidial que consolidó los factores políticos-geográficos y los de producción, colaborando a la superación de la etapa de apropiación territorial para entrar de lleno en la etapa de establecimiento y producción, basado en el sistema de producción y auto-abastecimiento.

La estrategia para garantizar la continuidad hispana, en los territorios fronterizos del norte del *Virreinato de la Nueva España*, se establecieron guarniciones con la presencia de militares o soldados presidiales llamados "*soldados de cuera*", este nombre lo recibieron a causa de su peculiar indumentaria que vestían, la cual fue diseñada para ofrecer resistencia a las flechas y lanzas de los aguerridos indígenas de las zonas.

Estos soldados fueron la base del *ejército real* en las mencionadas fronteras. Su reclutamiento se hacía en base a su actitud y fortaleza, ante lo agreste de la zona y los peligros de enfrentamiento con los nativos. El perfil que mejor encajó fue el de los criollos o mestizos de "*tierra adentro*" por su mayor capacidad en comparación con los españoles peninsulares. Para el cumplimiento de los objetivos presidiales, la fortificación o presidio se construían en las inmediaciones de la Misión a la que protegían. A continuación, se esquematiza los principales Presidios, sus años de fundación y lugares donde se establecieron.



Frontera Novohispana y Presidios construidos en el Siglo XVI

Cuadro: 30

Año	Presidio	Lugar	Misiones, caminos, rutas fluviales y lacustres, centros comerciales y centros mineros que protegían
1555	Presidio San Miguel el Grande.	Guanajuato, en la conexión con el Camino a Zacatecas.	Camino Real Tierra Adentro y la Misión. Hoy es San Miguel de Allende.
1561	Presidio San Felipe de los Reyes.	Guanajuato.	Camino Real Tierra Adentro.
1563	Presidio Santa María de los Lagos.	Jalisco, en Santa María de los Lagos.	Las salinas de Santa María, el Camino Real Tierra Adentro y el Puente de Lagos.
1563	Presidio San Juan de los Lagos.	Jalisco, en San Juan de los Lagos	Camino Real Tierra Adentro.
1577	Presidio de Santiago del Saltillo del Ojo de Agua.	Coahuila, en el año 1675 fue reubicado en San Francisco de Coahuila.	
1582	Presidio Portozuelo.	Entre México y Zacatecas.	Camino de la Plata: el nuevo camino defensivo de San Felipe de los Reyes.
1582	Presidio Ojuelos.	Entre México y Zacatecas.	Camino de la Plata: el nuevo camino defensivo de San Felipe de los Reyes.
1582	Presidio Boca.	Entre México y Zacatecas.	Camino de la Plata: el nuevo camino defensivo de San Felipe de los Reyes.
1582	Presidio Ciénega Grande.	Entre México y Zacatecas.	Camino de la Plata: el nuevo camino defensivo de San Felipe de los Reyes.
1582	Presidio Palmillas.	Entre México y Zacatecas	Camino de la Plata: el nuevo camino defensivo de San Felipe de los Reyes



1582 - 1600	Presidio Jofre.	Entre Querétaro y San Felipe.	Camino de la Plata: el nuevo camino defensivo de San Felipe de los Reyes.
	Presidio Palmar de Vega.	Entre Querétaro y San Felipe.	
	Presidio Jasó.	Guanajuato. Entre Guanajuato y San Felipe.	Camino alternativo entre Guanajuato y San Felipe.
	Presidio San Lorenzo de Reyes.	En el actual Ciutzeo.	
	Presidio Tazazalca.	Michoacán.	Camino principal de Ciudad de México a Guadalajara.
	Presidio Pénjamo.	Michoacán.	Camino principal de Ciudad de México a Guadalajara.
	Presidio Santa Catarina.	Guanajuato.	Camino menor entre San Miguel y Guanajuato.
	Presidio Jalpa. Luego Jalpán.	Maxcala.	Caminos al este de Querétaro a Tampico.
	Presidio Valles.	Maxcala. En el actual San Luis Potosí.	Caminos al este de Querétaro a Tampico.
	Presidio Maguaos.	Maxcala. En el actual Tamaulipas	Caminos al este de Querétaro a Tampico.
	Presidio Tamaos.	Maxcala. En el actual Tamaulipas.	Caminos al este de Querétaro a Tampico.



Frontera Novohispana y Presidios construidos en el Siglo XVII

Cuadro: 31

Año	Presidio	Lugar	Misiones, caminos, rutas fluviales y lacustres, centros comerciales y centros mineros que protegían
1620 - 1690	Presidio de Santa Catalina de Tepehuanes.	Durango, en Tepehuanes.	
1626	Presidio de San Gregorio de Cerralvo.	Coahuila, en Nuevo León.	Misiones Franciscanas: Santa María del Río Blanco, San Cristóbal de los Gualagüises, San Antonio de los Llanos, Santa Teresa del Álamo, San Nicolás de Gualeguas, Nuestra Señora de Dolores de la Punta de Lampazos, Guajuco, Labradores y Boca de Leones.
1637	Presidio de San Juan Bautista de Cadereyta.	Nuevo León. Ciudad fundada 1637.	Camino Real Tierra Adentro.
1648 - 1767	Presidio de San Miguel de Cerro Gordo.	Durango, en Villa Hidalgo.	Camino Real Tierra Adentro.
1674	Presidio de San Francisco de Coahuila.	Coahuila. Monclova, cerca de Río Grande.	Camino Real Tierra Adentro.
1683	Presidio de El Paso del Norte o del Río Grande del Norte. Trasladado al sur, en Carrizal.	New México, en Santa Fe. Fue relocalizado en Carrizal, el año 1773. Chihuahua. En el sitio que hoy es Ciudad Juárez y el Paso - Texas.	Camino Real Tierra Adentro.



1685	Presidio del Pasaje.	Durango, en Rio Nazas al noroeste de Cuencamé.	
	Presidio de San Felipe y Santiago de Janos.	Sonora, en Chihuahua. Janos.	La Misión de Nuestra Señora de la Soledad de Janos.
	Presidio de San Francisco de Conchos.	Chihuahua, en San Francisco de Conchos.	
	Presidio de san Sebastián de Chametla .	Sinaloa, en Concordia.	
1686	San Felipe	Tarahumara. Los Pimas	
	Presidio de Casas Grandes	Chihuahua. En 1691 se trasladó a Janos.	
1687	Presidio Boca de Leones		
1682	Presidio el Paso del Norte.	Rio Grande.	
1687	Presidio Casas Grandes.	Rio Grande.	
1689	Santiago de la Monclova.	Coahuila.	
1690	Presidio de San Pedro del Gallo.	Durango, en San Pedro del Gallo.	
1691	Presidio de San Felipe y Santiago de Janos	Chihuahua, en Janos. Nueva Vizcaya, Tarahumara. Rio Janos, Los Pimas.	
1692	Presidio de Santa Rosa de Corodéguaquí. Fue relocalizado al sur	Sonora, en Rio Moctezuma, Nacozari, en el	Rancho San Bernardino.



	de las Fronteras en 1780.	valle San Bernardino	
1696	Presidio de Santa María de Galve.	Florida. Fort Barrancas. en la Estación Aérea Naval de Pensacola.	
1697	Presidio de Loreto.	Baja California Sur. En Loreto.	
1699 - 1705	Presidio San Juan Bautista del Río Grande del Norte.	Coahuila, en Guerrero y Río Grande.	Misión San Juan Bautista.

Frontera Novohispana y Presidios construidos en el Siglo XVIII

Cuadro: 32

Año	Presidio	Lugar	Misiones, caminos, rutas fluviales y lacustres, centros comerciales y centros mineros que protegían
1701	Real Presidio de San Juan del Río Grande del Norte.	Coahuila y sur de Texas, hoy Villa de Guerrero.	Misión San Juan Bautista. En sus inicios estuvo en las márgenes del Río Sabinas. Se restableció en el cruce del Río Grande.
1703	Presidio de San Juan Bautista del Río Grande	Chihuahua, en San Juan Bautista, actualmente Guerrero.	
1710	Presidio de San Bartolomé.	Chihuahua, al este del Parral	
1715	Presidio de Santiago de Mapimí.	Durango, al norte de Nueva Vizcaya. En Mapimí.	
1716	Presidio San José de los Nazonis.		



	Presidio La Purísima Concepción de los Asinais.		
1717	Presidio Nuestra Señora de los Dolores de los Ais	Texas, en el noreste de la provincia y el Río Neches.	Misión San Francisco de las Tejas.
1718	Presidio San Antonio del Bexar	Texas. Actual ciudad de San Antonio y el Río San Antonio.	San Antonio Valero, la Purísima Concepción, San Juan Capistrano, San José y San Miguel, San Francisco Xavier de Najera y San Francisco de la Espada.
1721	Presidio Nuestra Señora del Pilar de los Adaes.	Luisiana, la actual Robeline.	San Miguel de Linares o de los Adaes.
	Nuestra Señora de los Dolores o de los Tejas. Abandonado durante la invasión francesa.	Texas	Nuestra Señora de Guadalupe de Nacogdoches, San José de los Nazonis, La Purísima Concepción de los Asinais, Nuestra Señora de los Dolores de los Ais y San Francisco de los Tejas o Neches
	Nuestra Señora de Loreto de la Bahía del Espíritu Santo. 1726 fue trasladado	Texas. Fort St Louis, Matagorda Bay, en el sitio de la actual ciudad de Goliad.	
	Presidio de San Francisco Javier de Valero.	Nayarit San Juan Peyotán, Río Huaynamota	
1722	San Francisco Xavier de Nájera.	Texas	
	Presidio de San Carlos de Cerro Gordo.	Texas. En Big Bend Country.	
1726	Presidio del Pitic.	Sonora, en Hermosillo.	



1731	San Juan Capistrano.		
	San Francisco de la Espada.		
1734	Presidio Fuerte de Santa Cruz del Cíbolo. En 1771 fue restablecido.	Texas. Cerca de Cestohowa, en el Condado de Kames, entre San Antonio y Goliad.	
1737 - 1739	Presidio de Santa Rosa de Presidio Sacramento. Relocalizado en Melchor Múzquiz y en el Norte.	Coahuila, hoy es la ciudad Acuña.	En 1739 se empezó a poblar.
1753	Presidio de San Fernando de Austria.	Coahuila, hoy es Zaragoza.	Hacienda San Idelfonso.
1740	Presidio San Miguel de Horcasitas		
1741	Presidio Terrenate	Sonora	
1741	Presidio San Pedro.	de la Conquista del Pitic-Hermosillo.	
1742	Presidio de San Felipe de Gracia Real de Terrenate. Relocalizado en 1775	Sonora. Southeast de Lochiel, Arizona. Fairbank, Arizona	
1751	Presidio de San Francisco Xavier. En 1757 fue trasladado al sitio actual de Presidio de San Sabá y lo llamaron: Presidio de San Luis de las Amarillas.	Rio San Gabriel. Fue trasladado	San Idelfonso, San Francisco Xavier y Nuestra Señora de la Candelaria



1752	Presidio de Nuestra Señora de las Caldas de Guajoquilla..	Chihuahua. En Jiménez. Relocalizado en 1773, en San Elizario - Texas	
	Presidio San Ignacio de Tubac	Arizona. Tubac	
1755	Presidio de Santa Gertrudis del Altar	Sonora, en Sinaloa, Rio del Altar, al lado de Tubutama	
	Presidio San Agustín de Tucson	Arizona. Tucson	
1756	San Agustín de Ahumada, “El Orcoquizac”		Nuestra Señora de la Luz,
1757	Presidio de San Luis de las Amarillas o Presidio de San Sabá	Texas, en la orilla norte del Rio San Sabá, cerca de la actual Menard.	Misión de Santa Cruz de San Sabá
1758	Presidio de San Fernando de Carrizal	Chihuahua	
1760	Presidio del Norte de la Junta de los Ríos Norte y Conchos. Ahora es Presidio de Belén	Chihuahua. Ojinaga. Traslado a Texas en 1766 y 1773.	
1761	Presidio de San Sabá - Aguaverde	Coahuila, Rio San Gabriel	Misiones____: Misión Santa Cruz de San Sabá
1765	San Carlos de Buenavista	Rio Yaqui	
	Presidio de Santa Gertrudis del Altar	Sonora	
1769	Presidio Real de San Diego	California, en San Diego	El rancho del rey se convirtió en el Rancho de la nación



1770	Presidio Real de San Carlos de Monterrey.	California, en Monterey.	El rancho del rey se convirtió es el Rancho Nacional. Ahora es el Instituto de Idiomas de la Defensa.
1771	Presidio de Cíbolo	Texas, en Carvajal Crossing - Cíbolo Creek.	Defendía el cruce de caminos entre la Villa de san Antonio de Bexar y el Presidio de la Bahía de Goliad.
1772	Presidio de San Carlos de Cerro Gordo.	Coahuila, luego trasladado a Texas, en Big Bend Country.	La margen del Río San Carlos, hoy es el poblado de Manuel Benavides.
	Presidio San Luis de las Amarillas.	Texas, en San Baba, cerca de la actual Menard.	
1774 - 1778	Presidio San Antonio Bucareli de la Babia.	Coahuila, en la actual Babia.	Cuidaba la entrada de los indígenas rebeldes, en el Cañón de la Babia.
1775	Presidio San Agustín de Tucson.	Arizona, en Tucson.	
1776	Presidio de San Buenaventura.	Chihuahua.	
	Presidio de Santa Cruz de Terrenate.	Arizona, cerca del actual Tombstone.	
	Presidio de San Bernardino.	Arizona, cerca de la actual Douglas.	
	Presidio Real de San Francisco.	California, en San Francisco.	El rancho del rey se convirtió en Rancho Buri Buri. Ahora forma parte del Área recreativa Nacional Golden Gate en San Francisco.
1777	Presidio de la Junta de los Ríos.	Chihuahua, en el Río Conchos y el Río Grande.	Hoy es Ojinaga.
1780	Presidio del Santísimo	Coahuila, en Melcho Muzquiz.	



	Sacramento del Valle de Santa Rosa.		
1782	Presidio Real de Santa Bárbara.	California, en Santa Bárbara.	El rancho real se convirtió en Rancho San Julián.

Presidios en otras geografías novohispanas

Otras de las geografías que fueron objeto de este sistema presidial a continuación:

La península de Yucatán

Cuadro: 33

Año	Presidio	Lugar	Misiones que protegían
1626	Presidio Nuestra Señora del Carmen en la Laguna de los Términos	Laguna de los términos, Península de Yucatán.	Defender los campamentos madereros de palo de tinte de los ataques de los corsarios ingleses.
1637	Presidio de San Felipe de Bacalar	Ciudadela de San Benito de Mérida, Península de Yucatán.	Luego se convirtió en el Fuerte de San Felipe de Bacalar y formó parte de la llave defensiva de la costa oriental de la península de Yucatán.



Oleo: 10

SOLDADOS DE CUERA

Autor: Michael R. Hardwick. Se graduó de la Universidad de California; Santa Bárbara en Antropología.

Fuente: Imagen cortesía de la Colección de Arte del Ejército, el Centro de Historia Militar del Ejército EE.UU.



9.2. Organización militar y acuartelamiento

El *presidio* español funcionó como defensa contra la intrusión extranjera, protección de las poblaciones españolas, los campamentos mineros, los ranchos y los *pueblos de indios* amigos, en contraposición, fue ofensivo contra los naturales hostiles y abrió nuevos territorios para la ocupación española convirtiéndose en núcleos de colonización. Según la consideración de Philip Powell,¹⁵⁸ el *presidio* en combinación con la *Misión* fue una institución líder en el proceso de pacificación.

Generalmente, albergaba una guarnición aproximada de 50 jinetes y/o infantería, no siendo esta cifra determinante, ya que según la importancia estratégica del mismo y el grado de defensa podía tener una ocupación de más de 300 soldados y civiles. Aunado a lo anterior, cada *presidio* era responsable de 4 a 6 misiones establecidas en su distrito. La vida de la soldadesca fue muy dura y muy mal pagada, debían cumplir una rutina, como ayudar a los misioneros a explorar los nuevos lugares para la misión. La organización militar estaba conformada por:

1. Un *Comandante*, que podía ser un *teniente* o un *sargento* en su defecto, encargado de escribir los informes, referente a la adecuación de la tierra y su optimización para la agricultura; la disposición del agua para los riegos; la evaluación de los pastizales y su calidad para el pastoreo.
2. El *escolta* o destacamento de soldados, que en el futuro se convertían en la población hispana, junto con los civiles que habitaban los pueblos cercanos.

En la segunda etapa de reorganización del territorio, fue necesario que los presidios se convirtieran en *entidades móviles*, siguiendo el patrón de las *fronteras móviles*; esta situación conllevó a un patrullaje constante por parte de los *soldados presídiales* o también llamados los “*dragones de cuera*”. Esta situación, en el tiempo se fue suavizando y, aun pese a la persistencia de peligro de ataques, eso no evitó que se fueran creando

¹⁵⁸ POWELL. Philip Wayne. (abril de 1982 y 1987). *Génesis de la Frontera Presidio en América del Norte, 1569-1600*. Publicado en *Western Historical Quarterly*, XIII, No. 2. Traducción y publicación en *Revistas de la Universidad Autónoma de México*. Vol. 9, No. 009 (1987). Consultada la página oficial de *Revistas UNAM*, en fecha 16 de marzo del 2015: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehn/article/view/3309/2864>, págs. 20-36.



pueblos en sus inmediaciones. Pero hay un factor muy interesante que no se ha estudiado a fondo y es la administración militar de esta frontera *móvil presidial* y en consecuencia, los mecanismos que gobernaban la economía de cada presidio, como enclaves fronterizos, su mantenimiento y fiscalización oficial. Hay la presunción sobre una adecuación de los medios económicos locales y los monetarios llegados desde el Virreinato; produciéndose una red de intercambios con matices comerciales, sin importar las rivalidades entre los imperios.

Los soldados presídiales o dragones de cuera

Eran hombres muy avezados, oriundos de las regiones, las cuales eran generalmente desérticas y montañosas con climas extremos; formados bajo las constantes del peligro y acostumbrados a grandes jornadas y fatigas, de ahí su inmenso poder de sobrevivencia y para el combate. Sobre los soldados presídiales se puede decir que fue una casta de hombres singulares que dieron grandes demostraciones de arrojo y valentía; al grito de: - ¡Santiago!, ¡España...! defendieron las extensas fronteras novohispanas, sin apenas recursos y ganándose el respeto de los valientes guerreros indígenas. Igualmente debieron enfrentar a franceses, ingleses y a todos los que quisieron apropiarse de aquellas tierras que pertenecían a la Corona española.

El reglamento de 1772

La situación jurídico-administrativo de los soldados presídiales en el septentrión novohispano, estaba bajo la interpretación que hizo el virrey de la Nueva España del marco legal del reglamento del año 1719, dictado para la guarnición de La Habana y su objetivo era la regulación de la disciplina militar y su organización. Pero, realmente no había un control, lo cual determinó la necesidad del establecimiento de reglas para los presidios como tal. Para llegar a este logro se hizo necesario una inspección que permitiera un diagnóstico en tiempo real de la situación de los *presidios*.

La inspección en cuestión fue realizada por el brigadier Pedro de Rivera, por el espacio de tiempo de cuatro años y sus observaciones motivaron la instauración de un reglamento en el año 1729. Pero la creciente evolución del potencial económico del



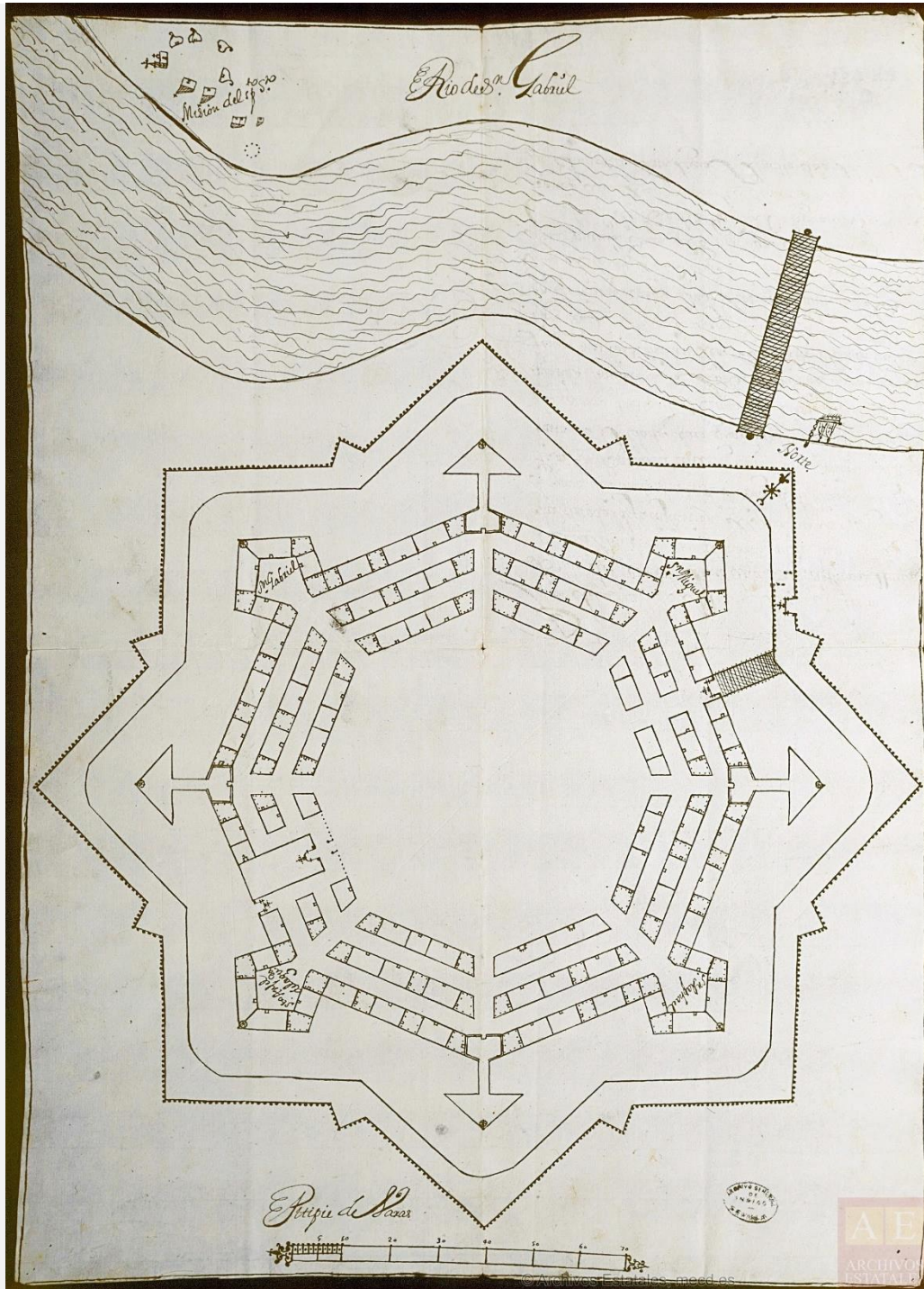
septentrión y su posición estratégica fueron determinantes para que, en el año 1765, el marqués de Rubí y José de Gálvez realizaran una nueva inspección y cuyos resultados determinó la creación del Reglamento de 1772.

Los objetivos ponderados de este Reglamento, fue la uniformidad de las fuerzas presidiales; la formalización de dichas tropas dándoles un estatus equiparable a las tropas veteranas; la estandarización de las armas, uniformes y monturas; la nivelación de los salarios e estandarización de los mismos en todos los presidios; la observancia del comportamiento de los soldados y oficiales. Finalmente, los nombramientos de una jerarquía de mando compuesto por: un comandante, inspector y previa a este la denominación de un comandante general.

Traza de un presidio

Los Presidios del siglo XVI, tenían forma cuadrada y con un muro perimetral bastante alto, construido en adobe, con baluartes cuadrados y pequeños o torreones, con un espacio para la caballería y edificios de vivienda para los pobladores, ubicados en el interior del recinto presidial. En el siglo XVII, e inicios del siglo XVIII, los proyectos arquitectónicos de los *Presidios* fueron modificados, siguiendo los indicadores de los Tratados de ingeniería militar, pero siempre se adoptó las formas y tamaños más sencillos de construir.

El patrón básico de un presidio era un cuadrado hueco de altos muros, con proyecciones fortificadas, o bastiones, en las esquinas. Dentro de los muros, estaban las barracas y las viviendas de la familia de los soldados, una armería, una capilla, la casa-sede del comandante, los almacenes, la torre de vigilancia, y, posiblemente, un corral. En el centro estaba la plaza de armas. A la entrada del presidio, había una fuente de agua para dar la bienvenida, y desde luego en caso de ataque, para abastecer a la población interna. También había un polvorín o lugar de almacenamiento de la pólvora, este se ubicaba en algún lugar fuera de las paredes o murallas y a una distancia segura para que no explotara accidentalmente. Se ha detallado un modelo contenido en el cuadro A-11 del *Presidio Los Adaes*, en el ANEXO UNO en la página: 13 de esta investigación. También se ha anexado la traza del Presidio de Nuestra Señora de Loreto, en la página 545 y las fotografías de los Presidios Los Adaes y San Sabá, en la página 546 de este Capítulo.



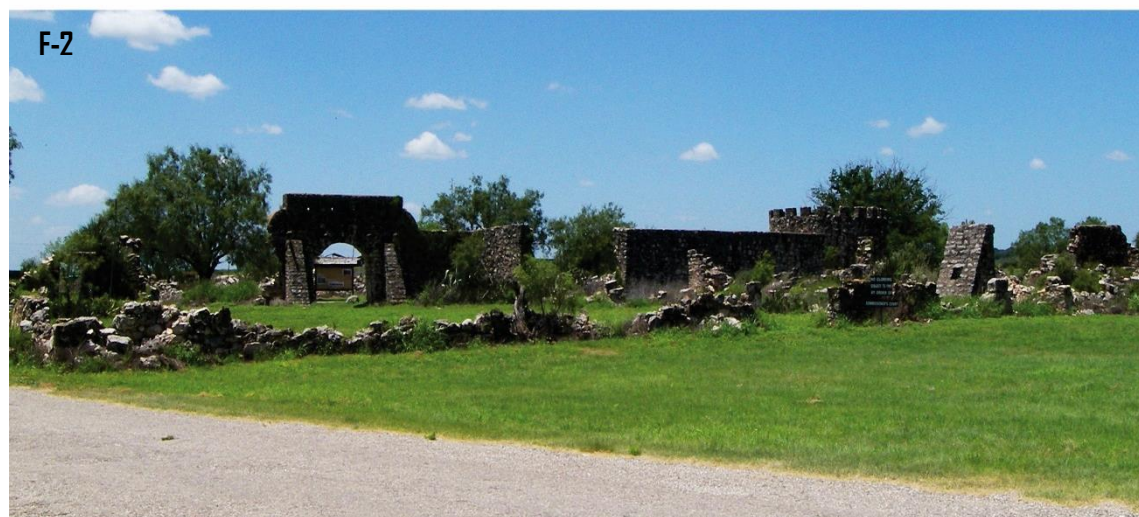
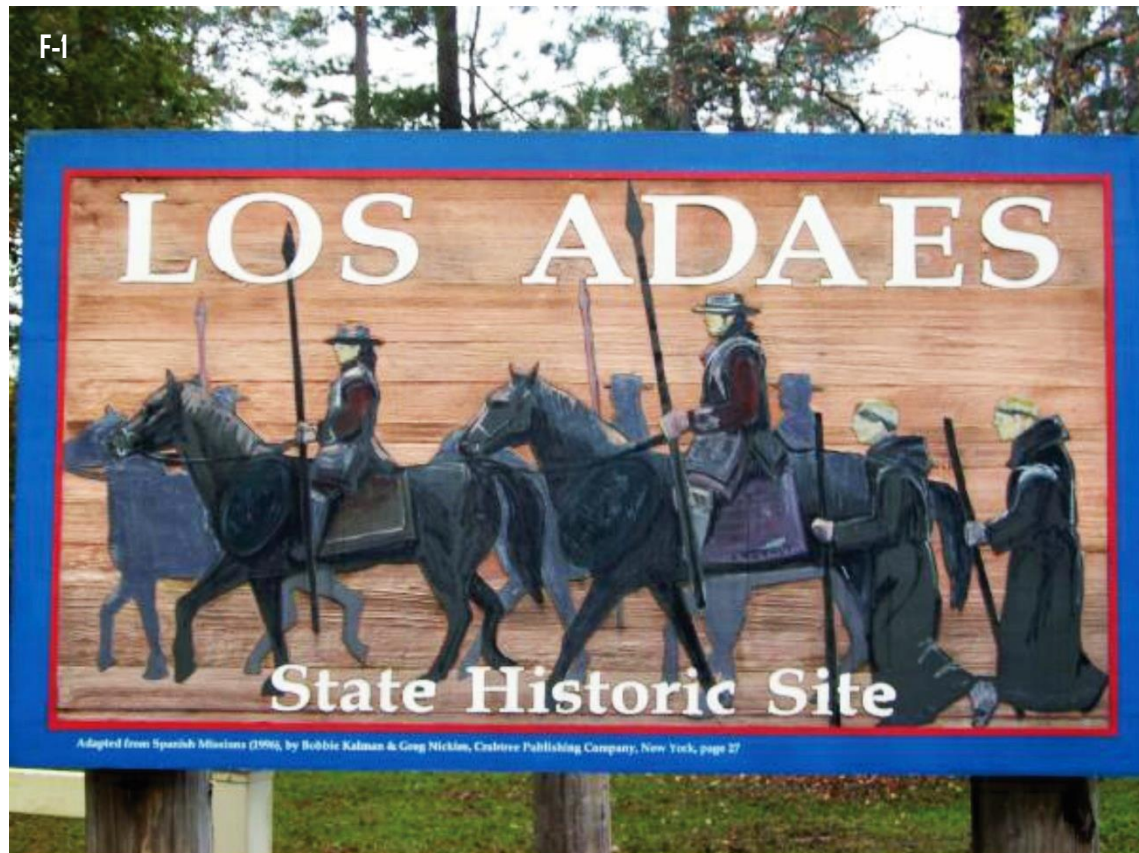
Plano: 5

PRESIDIO DE NUESTRA SEÑORA DE LORETO

Plano del Presidio de Nuestra Señora de Loreto en la Bahía del Espíritu Santo de la Provincia de Texas.

Demarcado por: el Marqués de San Miguel Arroyo. Fecha conocida: 13 de junio de 1722.

Fuente: AGI/27.17//MP-MEXICO,115



Fotografía: 9

PRESIDIOS LOS ADAES Y SAN SABA

F-1: Presidio los Adaes: Fue una de las capitales del Estado de Texas, está ubicado al noroeste del Estado de Luisiana. Funcionó como Misión y Presidio defensivo.

F-2: Presidio San Sabá: Fundado por el Coronel Diego Ortiz de Parrilla, protegía la Misión de Santa Cruz de San Sabá. Ubicado en el Condado de Menard, Estado de Texas.

Fuente fotográfica: Autor: Larry D. Moore CC BY-SA 3.0. Fecha 18 de julio del 2010



9.3. Justicia y equidad presidial

En comparación con los criollos o peninsulares, los mestizos sufrieron castigos severos y arbitrarios, arbitrarios a los previstos en el sistema de justicia de México central, simplemente porque eran mestizos. Los criollos y los peninsulares, tendieron a prejuzgar a todos los mestizos como mentirosos y ladrones, congénitamente predispuestos hacia el comportamiento criminal. Si había dos sospechosos en un caso penal, por ejemplo, uno era un criollo y el otro un mestizo, las autoridades presídiales se inclinaban a asumir automáticamente la culpabilidad del mestizo.

Dado que el sistema español de justicia en la Colonia, suponía que una persona era culpable, a menos que pudiera demostrar su inocencia, partiendo de esta premisa, a los mestizos les resultaba especialmente difícil demostrar su inocencia, ya que prevalecían las ideas preconcebidas sobre la supuesta criminalidad innata de su raza y los prejuizgamientos de culpa no se hacían esperar.

Los castigos eran muy severos, incluso por delitos menores, en cuanto a los delitos contra la propiedad, por ejemplo, el vandalismo y el robo de ganado o abigeato, se consideraban delitos mayores y eran objeto de pena de muerte.

El *reglamento* daba al misionero el poder de enviar arbitrariamente, lejos o al frente del combate a cualquier soldado, en cualquier momento y por cualquier motivo suficiente, según el criterio del misionero. Los militares llegaron a resentirse mucho ante la practica extralimitado del poder, ejercido contra ellos.



10. Visita al territorio, cartografía y estudio histórico-constructivo

Ante la grave amenaza para la dominación de España en el Nuevo Continente y la situación geoestratégica de la Nueva España, determinó la necesidad de construir sus defensas militares, las cuales, durante cerca de tres siglos, constituyeron una salvaguardia para los aspectos decisivos de su desarrollo histórico. Estas Defensas, en un principio, carecieron de carácter bélico. Su principal finalidad fue la protección de los pobladores sometidos al constante jaque de la piratería.¹⁵⁹ Se sumó la importancia de la situación estratégica, política, económica y comercial del Nueva Mundo, la cual radicaba precisamente la necesidad del desarrollo de su defensa militar.

El génesis oficial lo tenemos en el año de 1586, cuando Bautista Antonelli llegó por primera vez al área del Caribe con el encargo real de “*examinar las costas y puntos de América donde convenga levantar fuertes y castillos*”.¹⁶⁰ Iniciándose la construcción de una gran cantidad de obras que hoy son la muestra de esa siembra de los principios y criterios de la arquitectura militar abaluartada, surgida en Italia, en las décadas finales del siglo XV, en pleno Renacimiento.

Como parte de esta investigación in situ, se ha diseñado el modelo de Ficha Técnica, identificada como 01, referida a la visita, ubicación y análisis del territorio del Enclave Defensivo, como contenedor del hecho fortificado, en el cual se revela la íntima relación entre la ubicación de las fortificaciones y las formas naturales que definen su contexto y sus vías de comunicación. Una segunda Ficha Técnica que complementa a la Ficha Técnica 01, está identificada como Ficha Técnica 02. Este análisis está referida al ámbito espacial y a la cartografía de cada fortificación. Esta investigación se encuentra en el ANEXO “B”, en las páginas 108-242

¹⁵⁹ GALL, Jacques y GALL, François. (1957). *El filibusterismo*. México. Fondo de Cultura Económica.

¹⁶⁰ La Corona española, ante la amenaza de las potencias extranjeras que, a través de piratas, corsarios y bucaneros, trataban de socavar su dominio y poderío decidió configurar un doble sistema de defensa en sus territorios ultramarinos. Uno de carácter móvil formado por “*La flota*”: que fue la defensa dinámica, con períodos fijos y un circuito único. Y otro de carácter fijo: que fue la defensa estática, desarrollada a través de la fortificación y amurallamiento de los principales puertos que se convirtieron en ciudades fortificadas.

PARRY, John Horace. (1998). *Europa y la expansión del mundo 1415-1715*. Breviarios Fondo de Cultura Económica.



11. Estudio histórico-constructivo de los enclaves defensivos indianos

La construcción castrense de la *Arquitectura Defensiva del Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias”*, fue edificado en el vasto territorio indiano y filipino, en forma de castillos, fortalezas, baluartes, baterías, murallas, etc., su construcción tuvo una calidad arquitectónica y fue producto del ingenio de los arquitectos e ingenieros del Rey. Así como de la aplicación de las modernas tecnologías del Arte de la Fortificación Abaluartada. Todas esas trazas quedaron plasmadas en informes técnicos y planos arquitectónicos-estructurales, elaborados por los citados ingenieros. Hoy se encuentran a buen resguardo en los diferentes archivos históricos, especialmente el *Archivo General de Indias, en Sevilla*.

Para la datación de la planimetría histórica de estas fortificaciones y como parte de la investigación documental e historiográfica, se ha diseñado el modelo de Ficha Técnica 03, referida a la tipología arquitectónica, el origen del proyecto, el arquitecto o ingeniero autor del proyecto, el constructor de la Fortificación, el periodo de gobierno de su construcción, la actividad histórica, el periodo de construcción, el modelo de gestión, el uso actual y la planimetría histórica, consultado en los Archivos históricos, especialmente el Archivo de Indias, en Sevilla. Esta investigación se encuentra en el ANEXO “C”, en las páginas 246-388.



CAPÍTULO VI

Evolución de la Poliorcética en el Nuevo Mundo. Avances y nuevas formas de la Guerra en el Siglo de las Luces o Ilustración. La Artillería pirobalística y el asedio. La guerra naval. La nueva maquinaria bélica y su influencia en las Fortificaciones Defensivas. Estrategia militar: ataque y defensa de la Fortificación Abaluartada Indiana.



EL CAÑÓN QUE CUIDA LAS RIVERAS DEL RIO MATANZAS, EN SAN AGUSTÍN - FLORIDA

Las costas de la actual Florida fueron objetos de muchos ataques y de conflictos durante las luchas de las naciones europeas en pos de lograr el control del nuevo Mundo. He aquí el Fuerte Matanzas o *Fort Matanzas National Monument* protector del sur de San Agustín.

Fuente fotográfica: Trabajo propio



"La Artillería es tan antigua como las querellas de los hombres. Desde que los mas flacos y pusilánimes, queriendo sustraerse de la opresión de los mas vigorosos y altivos, idearon fortificaciones para poderse defender de su tiranía, proyectó estas máquinas para batir y demoler sus defensas. Tal parece sea naturalmente el origen de la fortificación y de la artillería: ciencias, que aunque opuestas y contrarias por sus fines, tienen tan íntima conexión y dependencia, que los progresos ó atrasos de la una deprimen ó exaltan la otra. Así las historias y monumentos de la antigüedad manifiestan que se han variado las obras de fortificación a medida que se inventaban ó perfeccionaban los medios y máquinas para batirlas".

Tomas de Morla y Pacheco¹
Tratado de Artillería

1. La poliorcética en la Edad Moderna

Estudiando el *Arte Tormentaria*² y la *Poliorcética*,³ en un paralelismo entre Asia y Europa se observa que, en esta última hay indicios de su empleo en épocas muy recientes, a diferencia de Asia, cuyo uso y evolución se pierde en el tiempo y en las diversas culturas, por ejemplo: los chinos la emplearon en tiempos muy remotos y en la historia de la defensa de Jerusalén, los hebreos emplearon máquinas para lanzar proyectiles y su construcción se la debieron a caldeos, sirios y fenicios. Tras estas reminiscencias históricas, se ha percibido que, en occidente, no se tuvo conocimiento de su uso, sino después de las *Guerras Médicas*, aproximadamente en el año 480 a.C., cuando los griegos la importaron de oriente a occidente.

¹ DE MORLA Y PACHECO, Tomas. (1816). *Tratado de Artillería para el uso de la Academia de Caballeros Cadetes del Real Cuerpo de Artillería*. Prólogo de la Primera Edición. Tomo I. Segunda Edición. Imprenta de D. José Espinosa. Segovia, pág. I.

² TOSCA, Thomas Vicente. (1757). *Compendio mathematico: en que se contienen todas las materias más principales de las ciencias, que tratan de la cantidad. Tratado XVII de la Pirotechnia, Arte Tormentaria o Artillería*. Tomo V. Editado en la imprenta de Joseph García, Valencia, págs. 427-428.

El *Arte Tormentaria* lo podemos considerar como la habilidad en la construcción y manejo de las máquinas bélicas.

SOSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militar, en fecha 22 de mayo del 2015: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>.

³ Poliorcética o “arte de sitiar” como consecuencia es la toma de las plazas fuertes.



Roma se sirvió muy bien de esta maquinaria, perfeccionada por los ingenieros griegos y romanos, continuando su mejoramiento en los Tiempos de Escipión en Cartago; de Filipo de Macedonia; de Alejandro Magno con sus catapultas y balistas; de *Demetrio Poliorcetes*⁴ con sus *máquinas de asedio móviles* para ciudades llamadas “*Helepolis*”; de Arquímedes con sus máquinas de proyección o de tiro; Silas en Atenas y Cesar en Marsella.

Si, hacerse de una idea historicista sobre la evolución de la poliorcética en Europa, se debe recurrir a los “*Tratados de Artillería*”. El primero a estudiar es *Tomas de Morla y Pacheco* con su célebre texto de consulta en el *Real Colegio de Artillería de Segovia*, denominado “*Tratado de Artillería*”,⁵ publicado en el año 1784, el cual da una clara idea del concepto de todas las maquinas e ingenios que los hombres utilizaron para manejar el poder de la *Artillería* en la guerra.

Tanto la organización como la evolución de estas máquinas de asedio han tenido un significativo proceso en todos los tiempos, pero que no ha sido constante, ya que, con la caída del Imperio Romano, la decadencia de la *Milicia Romana* y la invasión de los barbaros en el siglo III d.C. sufrió un estancamiento, y no es sino hasta los siglos X y XI cuando hacen su reaparición en convivencia con la novedosa *Artillería*, pero su mejor espectáculo de acción es a partir de mediados del siglo XIV hasta bien entrado el siglo XVI con el uso de la pólvora.

⁴ Demetrio Poliorcetes, fue un macedonio, hijo de Antígona y general de Alejandro Magno. Se especializó en asediar ciudades, de ahí el sobrenombre de Poliorcetes. Participó durante quince meses en el infructuoso asedio de Rodas, donde empleó todo tipo de máquinas entre las que destacaba la “*Helepolis*”.

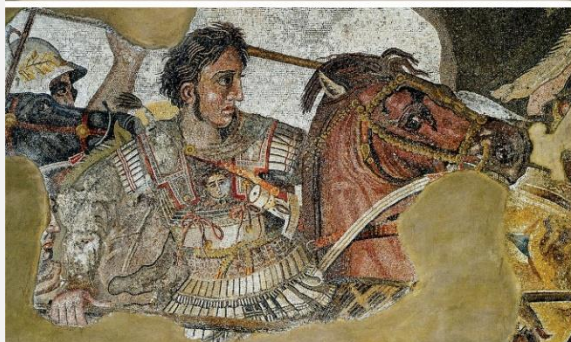
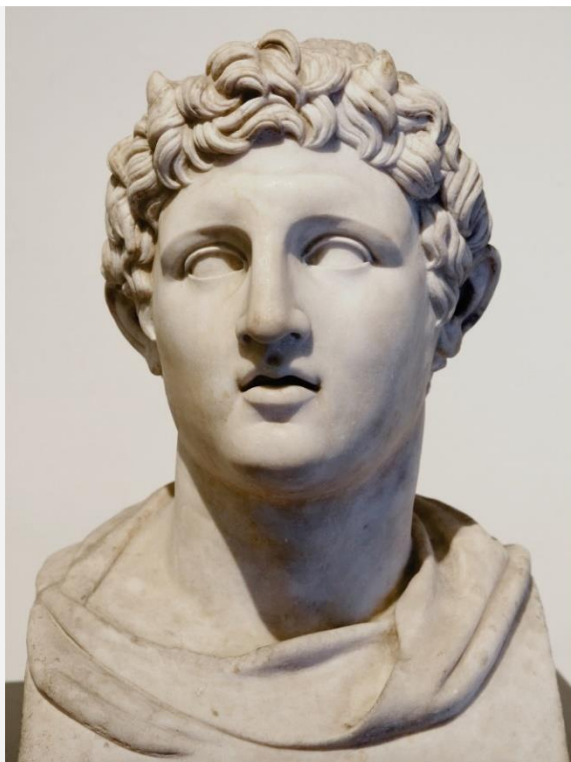
Fue rey de Macedonia, entre el año 294 a. C. hasta el año 288 a.C. y se le denominó “el Asediador de ciudades”, por la multiplicidad de ciudades tomadas por asedio. Su más grande asedio y también mayor fracaso fue el que realizó en el 350 a.C. contra la ciudad de Rodas. Para conmemorar la victoria, el pueblo de Rodas erigió el Coloso de Rodas, considerado una de las Siete Maravillas del Mundo Antiguo.

El título de Poliorcetes le fue aplicado por su ingenio en el diseño de novedosas armas de asedio, entre sus creaciones están: el ariete, la torre de asedio o “*Helepolis*” movilizada mediante ruedas.

COSTANZO, Salvador. (1855). *Historia Universal, desde los tiempos más remotos hasta nuestros días*. Tomo III, capítulo I. Establecimiento Tipográfico de Mellado, Madrid, págs. 600–605.

Diccionario Histórico o Biografía Universal Compendiada. Tomo V. Librería del Editor Narciso Oliva y Sobrino. Barcelona, 1831. Págs. 44-50.

⁵ DE MORLA, Tomas. (1816). *Tratado de Artillería para el uso de la Academia de Caballeros Cadetes del Real Cuerpo de Artillería*. Artículo I. Tomo III. Segunda Edición. Imprenta de D. José Espinosa. Segovia, págs. 6-9.



Fotografía: 10

LA POLIORCÉTICA EN EL MUNDO ANTIGUO

F-1: Escultura de Demetrio Poliorcetes

Fuente: mirabiografías.com. Página web oficial: <http://www.mirabiografias.com/biografias-de-demetrio-i-poliorcetes/>

F-2: Monumento Público de Leónidas en las Termópilas: en Grecia: fue el gran héroe y rey espartano que con sus trescientos guerreros bloqueo el paso del ejército de Jerjes, en la Segunda Guerra Médica.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

F-3: Mosaico de Issos o Mosaico de Alejandro Magno: ubicado en la Casa del Fauno, en Pompeya, Italia: Es la representación de la batalla que lleva el mismo nombre del mosaico, evidencia el enfrentamiento del gran Alejandro con su ejército de caballería al ejército del Darío, rey de Persia.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Analizando el “*Tratado*” de *León Battista Alberti*, se llega a la conclusión, que los avances tecnológicos de los siglos XIV y XV sobre el campo de la física, la matemática y la geometría, fundamentaron todo el desarrollo de la *Artillería antigua*; y con ello, el estudio, el diseño y la construcción de nuevos “*ingenios*”, de mayor solides, económicas y versátiles. También se deduce que, el objetivo de esta maquinaria⁶ y en especial el del “*ariete*” era el de facilitar la maniobra para “*abrir brecha*” en el muro de la ciudad o del castillo sitiado. Una vez que esta maquinaria llegaba y tocaba los muros, de la ciudad o del castillo sitiado, no había forma, ni quien le impidiese su acción, precipitando la capitulación.

Todos estos tecnicismos de asedio fueron llevando a los arquitectos e ingenieros militares a reinventar nuevas formas de fortificación dando paso a una novedosa arquitectura defensiva, surgiendo como primer modo de defensa, la de rodear las murallas de las fortalezas con fosos llenos de agua, limitando el acceso por medio de puentes colgantes o con grandes escarpas naturales.

Siguiendo el orden de ideas historicistas y dirigiendo el enfoque a la Monarquía española, se observa que en los siglos XVI y XVII, la *milicia española* obtuvo grandes logros; los mejores ejemplos se encuentran en las campañas llevadas a efectos en *Italia*, en *Flandes*, en *Francia*, en el *Sacro Imperio Romano* y en *Portugal*. Igualmente, hubo acciones novedosas en el área de la estrategia, como colateral de un buen manejo del *ideal bélico* dignas de admiración, con las destacadas actuaciones del Capitán *Pedro Navarro*, del *Duque de Alba*, de *Alejandro Farnesio*, de *Ambrosio Espínola*, del Cardenal Infante y otros.

Es evidente que los primeros disparos que tronaron en Europa, ocurrieron en territorio español y se atribuyeron a los militares moros de *Mohamed IV* de Granada, contra las fronteras cristianas de Alicante y Orihuela, en el año 1331. Han pasado casi siete siglos, desde esos primeros momentos, y la evolución de la *Artillería* ha dejado muy bien delimitado sus avances y épocas. Para una mejor comprensión de este inciso, se cita

⁶ BATTISTA ALBERTI, León. (1991). *Tratado De Re Aedificatoria*. Ediciones AKAL, S.A. Madrid, págs. 58-59.



la investigación “700 Años de Artillería”⁷ realizada por el Coronel de Artillería Antonio de Sousa y Francisco, quien la definió de la siguiente forma:

1. Primera época, llamada *Artillería de Hierro Forjado*.
2. Segunda época, conocida como *Artillería de Bronce*
3. Tercera época o época de *Artillería de Ordenanza*

1.1. El conocimiento empírico y teórico de artilleros y prácticos en España

Los comienzos y orientaciones de las nacientes escuelas, reflejaron el empirismo de oficio enfrentado a la creatividad y el complejo manejo de las actuaciones. Las crónicas y documentos señalan la impronta de la artillería de los primeros tiempos, la cual sirvió para la guerra de los sitios, pero a finales de la primera época del siglo XV, surgió la necesidad de que los bienes bélicos de la artillería, pudiesen acompañar a los ejércitos para apoyarles en las batallas campales, para lo cual se necesitaban piezas ligeras; y de mayor alcance, para ofender al enemigo desde una distancia lo mayor posible.

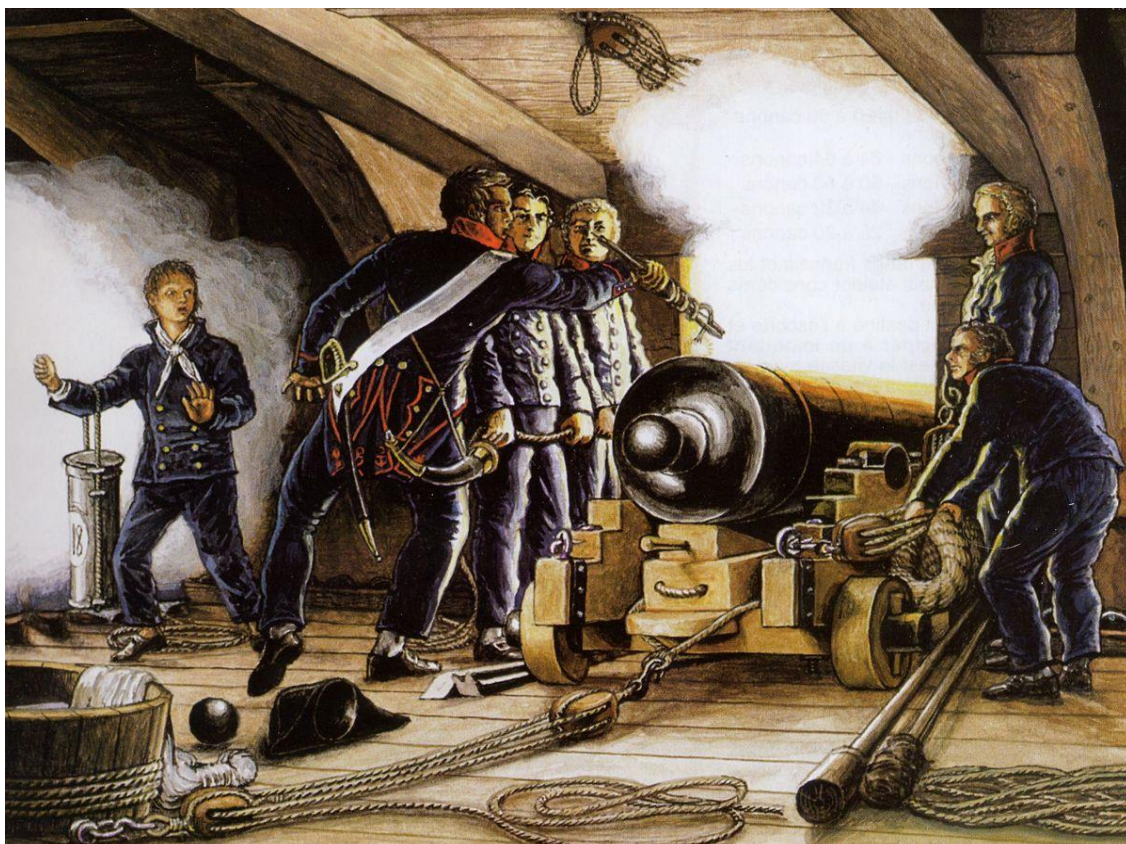
Las necesidades anteriores, plantearon la disminución de los calibres de las bombardas, para ello se necesitó contar con tubos muy largos, para aprovechar al máximo la fuerza de los gases producidos en la combustión de la pólvora. Como consecuencia se inició el diseño de las piezas de artillería, como la culebrina, de calibre reducido y con gran longitud de tubo, que constituyó la pieza avanzada de artillería, característica del siglo XVI.⁸

⁷ DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.

⁸ La clasificación de las piezas de este género fue complicada, pues cada fundidor daba las longitudes y espesores a su capricho, dando como resultado que bajo la misma denominación existieran piezas de diferentes pesos, y de distinto calibre.

FIRRUFINO, Julio César. (1626 y 2009). *Platica manual y breve compendio de artillería*. Primera edición: Editorial: Con privilegio por la viuda de Alonso Martín. Edición moderna: Editorial: MAXTOR. Madrid, Págs. 19-20 y 21.

PARKER, Geoffrey. (2010). *Historia de la Guerra*. Ediciones AKAL, Impreso en LAVEL S.A., Madrid, Págs. 108-111.



Oleo: 11

FIRING OF A 18-POUND GUN

Pintura al óleo, su tema central es la acción del disparo de un cañón de 18 libras.

La fortificación fue la solución para los ejércitos, que eran fácilmente vencidos en campo raso por otros más fuertes o numerosos. Los sitiadores buscaron nuevos medios. No se sabe cuándo se originaron, pero si hay información de diversas culturas que las utilizaron y de sus épocas. En Oriente están los indicios más antiguos. En Europa, la *Tormenta* y la *Poliorcética* no son tan remotas. La Edad Media finalizó de la mano con el cañón, la Caballería retrocedió, renació la Infantería y decayó momentáneamente la fortificación, pero sin desaparecer, pues su uso continuo en toda Europa. En el siglo XVI la Artillería fue innovadora y su evolución corrió a la par que las nuevas técnicas del “*Arte de la Guerra*”

Autor: Oleo elaborado por Louis-Philippe Crépin (1772–1851)

Fuente: Éste es un archivo de Wikimedia Commons, un depósito de contenido libre hospedado por la Fundación Wikimedia.

En los albores del Siglo XVI, la artillería inició con varias de las innovaciones que la hicieron invencible. El mayor avance lo realizó con el cambio proporcional en la aleación de cobre y estaño, con los cuales eran construidas las piezas, haciéndolas más resistentes. otro de los avances lo logró con la integración de las dos partes separadas en



una sola pieza, esquema este que seguían especialmente las bombardas, reduciendo de este modo los escapes de gases que se producían entre la caña y la recámara. Un avance muy significativo fue el método de cargar, el cual fue cambiando a la boca, es decir, de *avancarga* por *antecarga*, con lo que la carga resultó muy abreviada al desaparecer la larga operación de enchufar la recámara a la caña y atar ambas al montaje. Todas estas innovaciones llevaron a la eliminación de las roturas de las cuerdas de sujeción y amarre, que provocaban frecuentes accidentes, en los que salía despedida la recámara con fuerza tremenda lanzando un chorro de fuego.

Otra de las innovaciones importantes para lograr la viabilidad de la culebrina, fue la aparición de los muñones, estos fueron copiados de los morteros y falconetes, porque servían de eje de giro a la boca de fuego, facilitando así la puntería en elevación. Igualmente, se agregó las cabrias que facilitaron el manejo de las piezas, dotándoseles de dos asas, que dieron la imagen de delfines, reptiles, simios, tan característica.

Los procesos de fabricación de las pólvoras fueron mejoradas y unificadas, ya que hasta final del siglo XV era de libre decisión, generando daños colaterales como las voladuras. Estos peligros obligaban a los bombarderos a tener sumo cuidado con el uso las proporciones empleadas, para evitarlos. De esa forma, la inadecuada proporción medieval se fue corrigiendo a lo largo del siglo XVI y a mediados del XVII se logró la relación perfecta.⁹

La revolución armamentista y la aparición del cañón

En el primer cuarto del siglo XVI, y como consecuencia de la revolución armamentista, los armamentos evolucionaron o se transformaron, por ejemplo, las culebrinas¹⁰ que, a causa de su pequeño calibre, no servían para batir los muros de las

⁹ En siglo XVI, el rey Carlos I de España intentó por vez primera en Europa homogeneizar los calibres y piezas de sus ejércitos para terminar con los problemas de intendencia que suponía fabricar piezas totalmente distintas y establece siete modelos.

¹⁰ MELLADO, Francisco de Paula. (1851). *Enciclopedia moderna: diccionario universal de literatura, ciencias, artes, agricultura, industria y comercio*. Volumen 3. Editorial: Establecimiento Tipográfico de Mellado, Madrid, pág. 699.



fortalezas, dieron paso a la aparición de otro tipo de pieza, *el cañón*,¹¹ de calibre mucho mayor y más cortos, con la finalidad de que fuesen menos pesados y de menor alcance, ya que para su cometido el gran alcance no interesaba. Con el cañón, también hizo aparición en el escenario del "*Arte de la Guerra*", con las cureñas y las balas de diferentes calibres, que eran colocadas en los diferentes emplazamientos, en las explanadas y casamatas.

Otros bienes militares que se hicieron indispensables y sufrieron transformaciones fueron: las campanas para la formación militar; los escudos como símbolos de pertenencia y de poder de las diferentes dinastías españolas, enriqueciendo la heráldica española; las inscripciones y dibujos sobre piedra para dejar constancia de las fechas significativas e históricas; los nombres para designar algunos elementos defensivos; las estrellas náuticas; los símbolos de canteros sobre los sillares para que sus trabajos fueran remunerados; los dibujos de ballenas, cuyo aceite era utilizado para encender farolas o faros; las tarjas conmemorativas de hechos trascendentales; las pinturas murales que dejaron las huellas iconográficas en las embarcaciones de diferentes épocas; los motivos florales en los zócalos de algunos cuarteles donde se alojaban los oficiales; los tinajones donde se reservaba el agua fresca para el diario; las cadenas y aditamentos de los puentes levadizos, y otros elementos que eran necesarios para este tipo de función militar.¹²

El Coronel De Sousa, en su ensayo: *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*,¹³ hace una división de las épocas de la artillería, durante los siglos XVI y XVII.

- a) “PRIMERA EPOCA, llamada también de la Artillería de Hierro Forjado. Abarca desde los primeros disparos hasta los comienzos del siglo XVI. La pieza característica es la bombardita.

¹¹ El cañón, al igual que las culebrinas, eran de bronce fundido, de ánima lisa y de avancarga. Fue la pieza que caracterizó a la artillería del siglo XVII, suponiendo el fin de las culebrinas, a las que sustituyó finalmente. Desde el siglo XVII, el *cañón* sustituyó a las antiguas bombardas y culebrinas. La munición empleada hasta el siglo XVII consistía normalmente en bolas de piedra o metal, adecuadas para derribar muros o atacar barcos en el mar, pero con muy poco efecto sobre la infantería o caballería, aparte de asustar a los caballos.

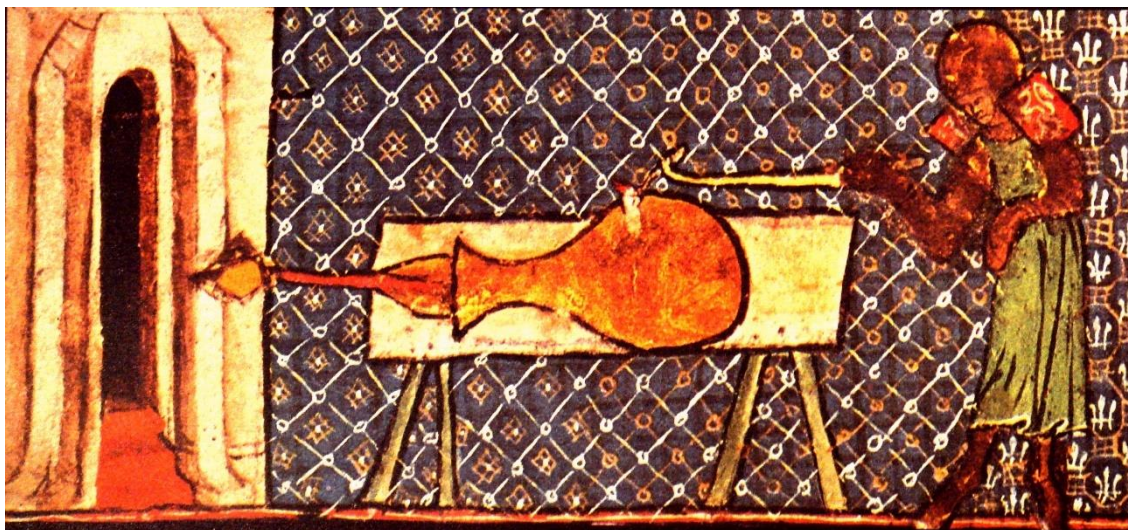
¹² DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm> en fecha 22 de mayo del 2015.

¹³ *Ibidem*.



- b) SEGUNDA EPOCA, de la Artillería de Bronce. Comprende los siglos XVI y XVII. Sus piezas características son la culebrina y el cañón, ambas de ánima lisa y de avancarga”.

En el siglo XVII, se desarrollaron nuevos tipos de municiones, entre ellas: las bolas metálicas huecas y rellenas de munición de mosquete o fusil, que al chocar contra el suelo y/o los muros desparramaban su contenido. También, los saquitos rellenos de balas que al salir del cañón se desintegraban desparramando las balas por un frente amplio; esta clase de munición recibió el nombre de "*metralla*".¹⁴



Grabado: 12

EARLY CANNON

La imagen más antigua que se conoce de un cañón europeo

Creador: Walter de Milemete Año 1326

Fuente: "*De Nobilitatibus Sapientii Et Prudentiis Regum Manuscript*". Éste es un archivo de Wikimedia Commons, un depósito de contenido libre y hospedado por la Fundación Wikimedia

Para las batallas marítimas, se desarrollaron nuevas técnicas y una de ellas fue la de emplear dos bolas unidas por una cadena o barra, estas eran utilizadas para partir los aparejos, los mástiles o a las personas que encontraran a su paso. Otra de las evoluciones

¹⁴ Ibídem.



importantes, fue la movilidad a caballo con el *armón*¹⁵ en tierra y la *carronada* en el mar. Las municiones siguieron teniendo reformas para hacerlas más contundentes, de allí surgió el uso de la munición explosiva, con el objetivo de potenciar la penetración de la metralla. El sistema consistía en ir colocando en las bolas rellenas de balas un núcleo de pólvora con una mecha lenta que se encendía antes de meter el proyectil en el cañón o mortero. Esta maniobra tuvo su inspiración en el uso anterior de las bombardas o morteros, las cuales empleaban en ocasiones *bombas*¹⁶ o esferas metálicas, rellenas de material explosivo e incendiario, con una mecha lenta que se debía encender antes de cargarla en la pieza.

1.2. Tratadistas y Tratados de Artillería española.

En el Renacimiento hubo una gran demanda por estudiar a los autores clásicos en el “Arte de la Guerra”, de ahí que las traducciones de las obras militares grecorromanas se incrementaran, lográndose el rescate del conocimiento antiguo. La oficialidad y los autores militares se vieron influenciados por los autores clásicos, debido al paralelismo entre el pasado clásico y el presente renacentista. Circunstancia esta que se extendió a la Edad Moderna.

La Revolución Militar Moderna, trajo grandes avances en materia militar, pero también complicaron los conflictos bélicos y sus desarrollos. Esta premisa creó la necesidad de profundizar y ampliar el campo del conocimiento específico, para la ejecución de cualquier nueva acción militar, ya que estas contaban con la introducción de nuevas ramas técnicas en la artillería y la fortificación; sumadas a las dificultades de la logística de la transportación, el abastecimiento y el alojamiento de las tropas. Aunado a lo anterior se sumó, la disciplina castrense del ordenamiento de escuadrones y la idónea combinación de las armas de los soldados, durante el combate en campo abierto, o en las labores de sitio y defensa de las fortificaciones.

¹⁵ Ver glosario, pág. 1078.

¹⁶ Ver glosario, pág. 1080.



Los Tratadistas de los siglos XVI y XVII, conscientes de los avances tecnológicos del *Arte de la Guerra*, estudiaron y dieron respuestas a los cuestionamientos militares, partiendo de la base de que gran parte de los aspectos del “*arte militar*” están basados en los principios de la matemática, de la química y de la física. De esa forma, se dedicaron a resolver los problemas de las tácticas y prácticas de la guerra, el manejo de las nuevas armas, las maniobras, la defensa y el asedio de las plazas. Los objetivos de los Tratadistas y sus obras fueron:

- a) Ser una guía idónea para los que quisieran dedicarse a la vida castrense.
- b) Obtener el reconocimiento tras el dilatado servicio a las armas.

Las continuas guerras de la Monarquía española, en el Mediterráneo contra el *Imperio Otomano* o en *Flandes* contra los holandeses, acrecentó el interés de la Corona por difundir el *saber militar*. Lo realizó al fomentar la escritura y publicación de los Tratados e impulsar a los Tratadistas militares españoles a escribir sobre la materia. Seguidamente se citan los principales Tratadistas y Tratados españoles.

Tratadistas y Tratados de Artillería española

Cuadro: 34

Tratadista	Tratado
Diego de Salazar	<i>Tratado De re militari</i> : en el año 1536. Define el perfil del oficial y del soldado y el uso de las armas en batalla, aconsejando el acompañamiento y combinación de armas ofensivas y armas defensivas para su protección.
Tomás Cerdá	<i>Lección de Artillería</i> : es una obra netamente académica, fue publicada con motivo de la inauguración de la Escuela de Artillería de Segovia. En su obra <i>La Acontismología</i> fue el primero en utilizar la palabra “Balística”. Y es una ciencia que trata sobre las armas arrojadas. Tal como se explana en el desarrollo del título: “ <i>In qua Sagittarum, laculorum & aliorum Missilium lactus, & Robur Arcuum explicantur</i> ”.
Bernardo de Vargas Machuca	<i>Milicia y descripción de las Indias</i> : en el año 1599, es un primer libro que se interesó en la guerra en el Nuevo Mundo, las cuales eran bien distintas a las europeas.



Vicente Gutiérrez de los Ríos	Discurso de ingreso como Académico Honorario de la Real de la Historia en Madrid: <i>Los Ilustres autores e inventores de la Artillería que han florecido en España desde los Reyes Católicos</i> .
Nicolás de Bion	<i>Instrumentos Matemáticos, incluyendo los usados en la guerra</i> , fue muy popular en el siglo XVIII.
Diego Ufano Velasco	<i>Tratado de Artillería</i> : publicado en 1613. Su tema central es sobre el conocimiento de la artillería sus orígenes, los tipos de piezas que existían en la época y su fundición. Igualmente dedica una parte para la formación del “artillero perfecto”.
Cristóbal Lechuga	<i>Discurso del capitán Lechuga en que trata del cargo de Maestro de Campo General, y de todo lo que de derecho le toca en el Ejército</i> . Publicado en 1603.
Julio Cesar Firrufino	<i>El perfecto artillero</i> : describe las técnicas de fundición. <i>Plática manual y breve compendio de artillería</i> : publicado en 1636. Describe las cualidades y conocimientos que debe tener el artillero, el instrumental y el manejo de las bocas de fuego.
Sebastián Fernández de Medrano	<i>El Perfecto artificial, bombardero y artillero</i> : publicado en 1692 <i>El arquitecto perfecto en el arte militar</i> : publicado en 1700.
Tomás Vicente Morla y Pacheco	<i>Tratado de Artillería</i> : sus temáticas principales son la fabricación de cañones, la pólvora, la logística, la táctica militar. Los cuales trata a profundidad y desde la base de la química, la física, la metalurgia y la matemática. <i>El Arte de fabricar pólvora</i> : Este tratado está contenido en tres libros y estos son: Libro I: <i>De la recolección del salitre</i> . Libro II: <i>Del reconocimiento del salitre, su afino y preparación</i> . Libro III: <i>De la preparación de la pólvora</i> . <i>Tratado de Artillería para el uso de Caballeros Cadetes del Real Cuerpo de Artillería</i> . <i>El Arte de fabricar pólvora</i> .
Luis Collao	<i>Plática Manual de Artillería</i> : publicado en Venecia en 1586, en Milán en el año de 1592 y traducido del italiano en el año 1606 y 1641. Refiere sobre la práctica de la artillería, la organización y la fabricación de la pólvora. También, hace referencia sobre la relación del calibre y la longitud de las armas.

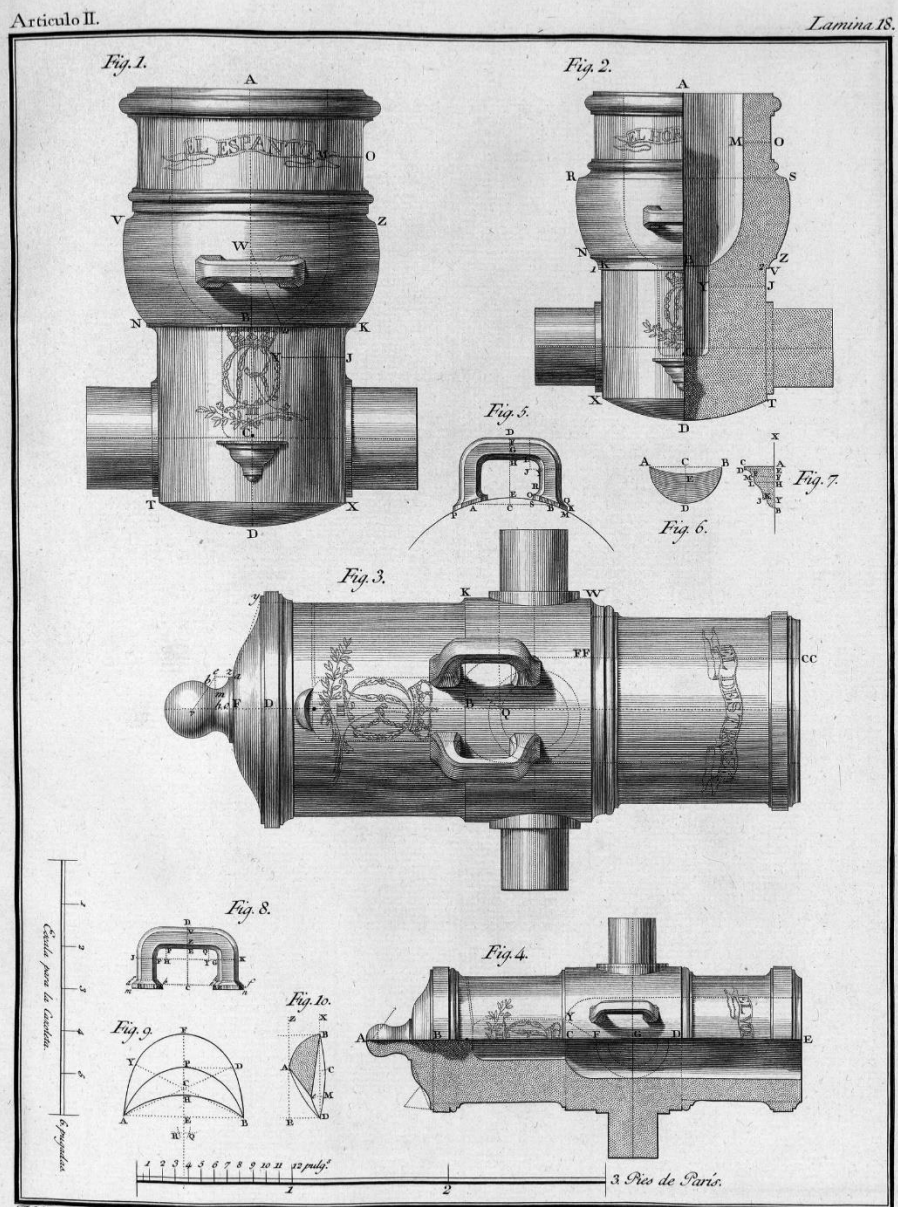


Tratadistas y Tratados de Artillería extranjeros

Cuadro: 35

Tratadista	Tratado
Tartaglia Niccoló	<i>“La Scientia Nova”</i> : publicada en 1583. Fue la primera obra sobre Balística. En esta obra el matemático trata científicamente sobre: Balística, Fortificación, Artillería y Arte Militar. Acompaña con xilografías que muestran la trayectoria de un proyectil. <i>“Las Quesiti et invecione diverse”</i> : publicada en 1554. En esta obra trata sobre la artillería, la balística, la mecánica aristotélica, matemáticas y las diferentes fórmulas de la pólvora.
Marín Mersenne	Balística y Acontismología ¹⁷ :
Gabriele Busca	<i>Instruttione de' bombardieri</i> : publicada en 1584. Instruye a los artilleros sobre como montar, cargar y apuntar las piezas de artillería; los alcances de los emplazamientos de las baterías.
Nicolás de Bion	<i>Instrumentos Matemáticos, incluyendo los usados en la guerra</i> : publicado en 1727. Fue muy popular en el siglo XVIII.
Forest de Belidor	<i>Matemáticas para su uso en Artillería e Ingeniería</i> : Es una obra didáctica. Posiblemente utilizado en sus clases, en la Escuela de la Fère, donde era profesor de artillería.
Galileo Galilei	<i>Le operationi del Compasso geometrico e militares</i> .

¹⁷ Ver glosario, pág. 1077.



Dibujo: 13

TRATADO DE ARTILLERÍA DE TOMÁS MORLA

Estandarización de las Piezas de Artillería, propuesta por Tomás Morla en su Tratado. Artículo II, lámina 18. Representa los morteros de 14 a 10, de recámara cilíndrica y los obuses de 9 y 7, en bronce.

Fuente: DE MORLA, Tomás. (1816). *Tratado de Artillería para el uso de la Academia de Caballeros Cadetes del Real Cuerpo de Artillería*. Láminas pertenecientes al Artículo XII, de Minas. Tomo IV. Segovia.



1.3. Artillería de Hierro Forjado

La primera época, llamada *Artillería de Hierro Forjado*,¹⁸ cuyos inicios están en aquellos primeros disparos, en el siglo XIV hasta los umbrales del siglo XVI. El material utilizado fue el hierro forjado y las construían los herreros. El ingenio de esta época fue la *bombarda*, que permitían hasta ocho disparos al día, debido a que las operaciones de carga y puntería eran muy lentas.

En el siglo XV, aparecieron otras piezas, una de ellas y del mismo género, pero de menor calibre, muy ligera y de fácil manejo llamada *bombardeta* o *pasavolante*. Otra fue la *bombarda trabuquera* con caña muy corta y de tiro curvo, para facilitar la entrada del proyectil en el interior de la fortaleza.

Cuadro: 36

PIEZAS GRUEZAS DE TIRO CURVO

Las bombardas o lombardas¹⁹



Fuente: Exposición Museo Naval en Madrid

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

¹⁸ *Artillería de Hierro Forjado (Siglos XIV y XV)* Documento 0006. Servicio de Documentación. Museo Histórico Militar de Valencia, España.

¹⁹ DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.



Las bombardetas



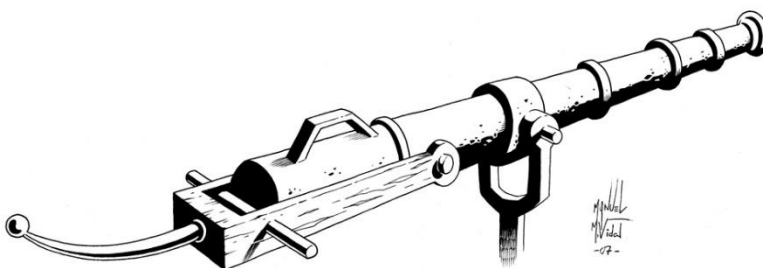
Fuente: Salas del Museo Real del Colegio de Artillería - Sala de Armas, en el Alcázar de Segovia – Segovia

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

Cuadro: 37

PIEZAS MENUDAS DE TIRO TENSO

El Falconete






En sus inicios, la artillería naval era igual que la utilizada en tierra. De ahí que se utilizara los modelos de bombardas, de falconetes y de los pedreros igual en las dos áreas de combate. En el siglo XVI apareció el cañón naval. El falconete o cañones de borda giratorios, era de poco peso y permitía su montaje en horquillas sobre borda o falca de embarcaciones menores y buques.

Fuente: dibujo de Manuel Martínez Vidal²⁰

²⁰ MARTINEZ VIDAL, Manuel. Ilustrador y dibujante caricaturista. Visitada su página web oficial, en fecha: 27 de octubre 2014: <http://www.nubelo.com/perfil/manuel-martinez-vidal>



<p>Falconete pedrero</p> <p>Falconete pedrero sobre borda</p>	  <p>Fuente: Salas del Museo Real del Colegio de Artillería - Sala de Armas, en el Alcázar de Segovia – Segovia</p> <p>Fuente fotográfica: Trabajo propio.</p>
<p>El ribadoquín</p>	 <p>Se conocía como ribaudkin o máquina infernal o cañón de órgano o arma de fuego de cañón múltiple. Consistía en un cañón de salva, tenía varios cañones de hierro y sus orígenes se encuentran en la Edad Media. Se considera como el predecesor de la metralleta.</p> <p>Fuente: Consultada la página web Château de Castelnaud, en fecha 17 de septiembre de 2014: http://castelnaud.com/es/museo/</p>
<p>Las cerbatanas</p>	<p>Un tubo utilizado para lanzar piedras. a partir del siglo XVI se aplicó e la culebrina y otras armas de fuego.</p>
<p>Los órganos</p>	



Cuadro: 38

PIEZAS GRUEZAS DE TIRO CURVO

Las bombardas²¹
trabuqueras



Fuente: Salas del Museo Real del Colegio de Artillería - Sala de Armas, en el Alcázar de Segovia – Segovia

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

²¹ DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.



**El mortero,
pedrero o
trabuco²²**



Fuente: Castillo San Marcos en San Agustín, Florida – Estados Unidos

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

1.4. Artillería de Bronce

En la segunda época, conocida como *Artillería de Bronce*,²³ Su etapa comprende desde aquellos comienzos del siglo XVI y todo el siglo XVII. El material utilizado fue el bronce, una aleación de cobre y estaño. La integración de las piezas en una sola, es una de las muy buenas innovaciones, ya que redujo sustancialmente el escape de los gases que se producían entre la caña y la recámara. Sumándose la facilidad de la carga, que desde ese momento se hizo por la boca, es decir, del modo llamado: avancarga o antecarga. Hubo un mejoramiento notable de las pólvoras, clasificándose en pólvoras

²² Ibídem.

²³ ALCALÁ-ZAMORA, José N. (1999). *Altos Hornos y Poder Naval en la España de la Edad Moderna*. Real Academia de la Historia. Madrid, págs. 138–145.

ARÁNTGUI y SANZ, José. (1891). *Apuntes históricos sobre la artillería española en los siglos XIV y XV*. Volumen 2. Tipografía de Fontanet. Madrid, págs. 383-446.

DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.



flojas o flacas y las soberbias, según su mayor o menor fuerza explosiva, procurándose adaptarlas lo mejor posible a los empleos para lo cual eran destinadas.

Los ingenios y maquinas destacadas fueron *la culebrina* y *el cañón*, ambas de anima lisa, pero que luego se fueron modificando hasta llegar al rayado del ánima y lo que coronó esta época fue la aparición *el mortero*.

Cuadro: 39

ADELANTOS DE LA ARTILLERÍA

Las culebrinas²⁴



Con la fundición en bronce se logró unir las piezas en un solo bloque, desapareciendo el mascle y surgiendo otras armas como la culebrina, el cañón, el sacre y el medio sacre, los cuales dieron la oportunidad de utilizar el proyectil de hierro macizo.

Hasta el siglo XVI no había uniformidad en su producción. Entre las tipologías se encuentran la doble culebrina, la media culebrina y la culebrina.

Fuente: Exposición del Museo Naval, Madrid

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

²⁴ DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.



El cañón²⁵



Fuente: Castillo San Marcos en San Agustín, Florida – Estados Unidos.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

El mortero y bomba²⁶



Fuente: ubicado en la Real Fábrica de Artillería de La Cavada, Cantabria

Fotografía de Emilio Gómez Fernández, en fecha: 06 de noviembre

²⁵ Ibídem.

²⁶ Ibídem.



1.5. Artillería de Ordenanza

A inicios del siglo XVIII, la base del ejército era la Infantería y para ese momento la *Artillería* se dividía en dos tipos: la artillería que acompañaba a las tropas en la batalla y los asedios y la artillería que permanecía instalada en las Fortificaciones. En el año de 1704, se organizó el *Regimiento de Fusileros Reales*, cuya misión era la de estar al servicio de la *Artillería*. A partir de la fundación del citado regimiento, con las tropas llegadas desde Flandes en Italia, unido a la *Compañía Artillera de Extremadura*, se constituyó el *Real Regimiento de Artillería de España*. La fecha de esta constitución fue el 2 de mayo de 1710.

En 1743 Se creó una ordenanza que obligaba la colocación del escudo real sobre los cañones que nueva fabricación. También debían tener un nombre propio y llevar grabado el nombre del Rey Felipe V con una inscripción que decía “*la última razón del Rey*”,²⁷ en latín. Para ese momento, se habían normalizado los calibres y los materiales con los cuales se construían los cañones. Especialmente los de bronce y los de hierro.

Los tipos de cañones que tenía el ejército español eran cinco, cuyos cañones iban de 83 a 153 mm; luego le seguía tres tipos con cañones entre 162 a 325 mm, y un modelo pedrero con 406 mm. La fabricación se hacía de forma artesanal y para la obtención de los materiales, se estableció el derecho de tomar las campanas y todos los objetos de bronce que se hallasen en las ciudades conquistadas.

La Tercera época o época de *Artillería de Ordenanza*.²⁸ Abarca todo el siglo XVIII hasta la primera mitad del siglo XIX. Se fundamentó principalmente en la Ordenanza de 1711, con la cual se crearon las cuatro escuelas para la formación y adiestramiento de los artilleros y bombarderos; estas escuelas se conocieron como “*artillería y bombas*”.

²⁷ La inscripción en latín decía “*Ultima ratio Regis*”.

²⁸ FERNÁNDEZ SUAREZ, Luis. (1984). *Historia general de España y América*. Volumen 10. Ediciones RIALP, S.A. Madrid, pág. 178

DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.



Durante el reinado de *Felipe V* se dictó la *Real Ordenanza* de 1718,²⁹ con la cual se buscó limitar el número de calibres empleados, se ratificó la clasificación de culebrinas, cañones y pedreros. Otra ordenanza muy importante fue: *La Ordenanza General del Ejército* del año 1728,³⁰ la disposición principal versó sobre los cinco calibres de los cañones, llamados luego “*calibres de ordenanza*”.

Posteriormente, en el año de 1758, tuvo lugar la publicación de la *Real Ordenanza para el ejercicio de cañón, mortero y cabria*.³¹ Finalmente en el año de 1802, se dictó la Ordenanza que describe minuciosamente la instrucción artillera. Durante este periodo se siguieron utilizando el bronce y el hierro como materiales para la construcción de los ingenios y maquinas. Igualmente, el “*cañón*” y el “*mortero*” se siguieron utilizando y mejorando. Finalmente se diseñó el “*obús*”.

Cuadro: 39

LAS ORDENANZAS DE 1718 Y 1728

Cañones de 24, 16, 12, 8 y 4 libras³²



Fuente fotográfica: Trabajo propio.

²⁹ Consultada la página web oficial de la Biblioteca Virtual del Ministerio de la Defensa, en fecha 15 de mayo de 2014: <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=4774>

³⁰ Ibídem: <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=36321>

³¹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis; CORONA BARATECH, Carlos y ARMILLAS VICENTE, José Antonio. (1984). *Historia General de España y América*. Editorial: Tomo X-2. Ediciones RIALP. Madrid, pág. 178.

³² DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.

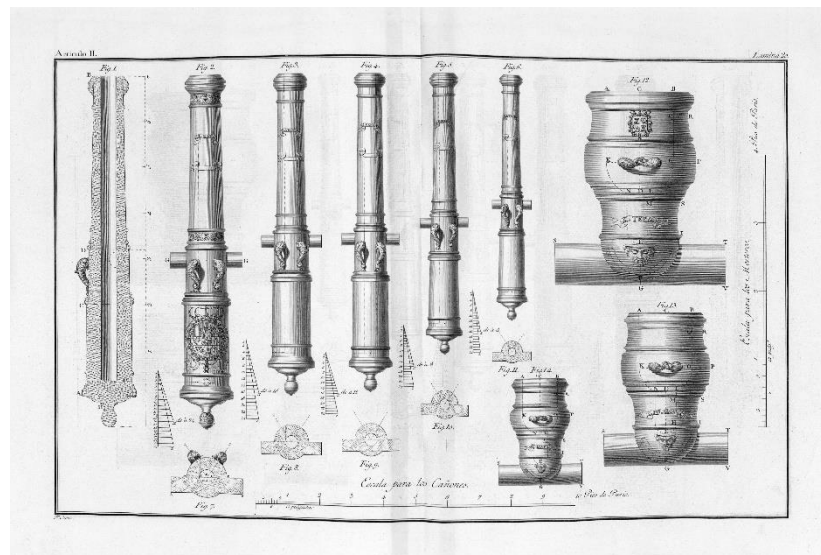


LA ORDENANZA DE 1743

Ordenanza de 1743, según Tomás de Morla

Cañones de 24, 16, 12, 8 y 4 libras

Regulación de las cureñas.



Calibres de los cañones, según la Ordenanza de 1743

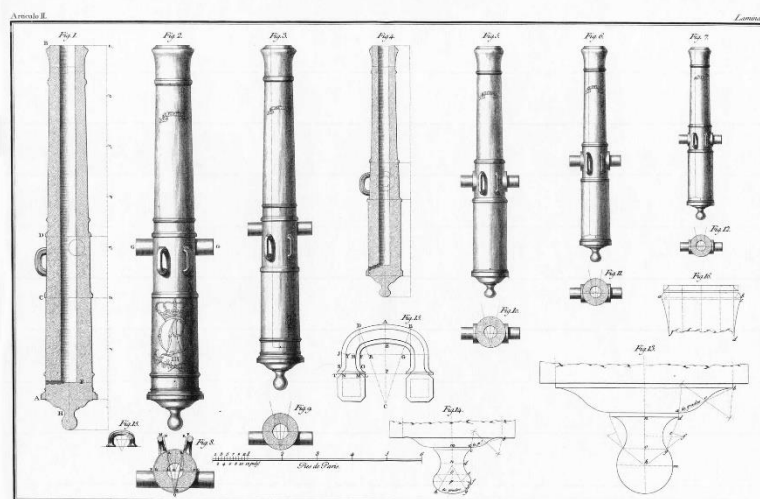
Fuente: Tomás de Morla³³

LA ORDENANZA DE 1783

Ordenanza de 1783, según Tomás de Morla

Cañones de 24, 16, 12, 8 y 4 libras

Regulación de las cureñas.



Calibres de los cañones, según la Ordenanza de 1783

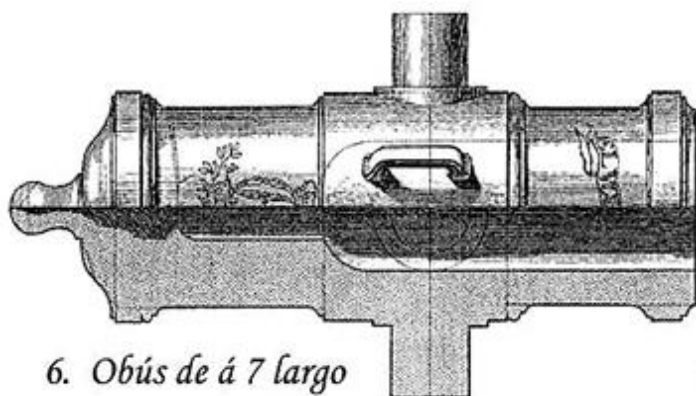
Fuente: Lámina del Tratado de Artillería de Tomás de Morla³⁴

³³ DE MORLA Y PACHECO, Tomas. (1816). *Tratado de Artillería para el uso de la Academia de Caballeros Cadetes del Real Cuerpo de Artillería*. Primera Edición. Tomo IV. Segunda Edición. Imprenta de D. José Espinosa. Segovia, pág. I.

³⁴ Ibídem.



Los obuses



Fuente: ³⁵

Los morteros cónicos



Los morteros cónicos³⁶

Cañón fundido en la Real Fábrica de Artillería de La Cavada, Cantabria

Fuente: Fotografía de Emilio Gómez Fernández, en fecha: 06 de noviembre del 2007³⁷

³⁵ DE SOUSA Y FRANCISCO, Antonio. *700 Años de Artillería. Evolución histórica de los materiales de artillería y sus municiones*. Ensayo publicado por el Museo del Ejército, Madrid, España. Consultada la página web oficial de la Sociedad Española De Re Militari: <http://perso.wanadoo.es/remilitari2/guias/artilleria0.htm>. En fecha 22 de mayo del 2015.

³⁶ *Memorias de la Real Academia de la Historia*. Tomo IV. Editorial: en la Imprenta de Sancha. Año de 1805. Madrid, págs. 63-65.

³⁷ *Ibidem*.



**Los morteros
cilíndricos**



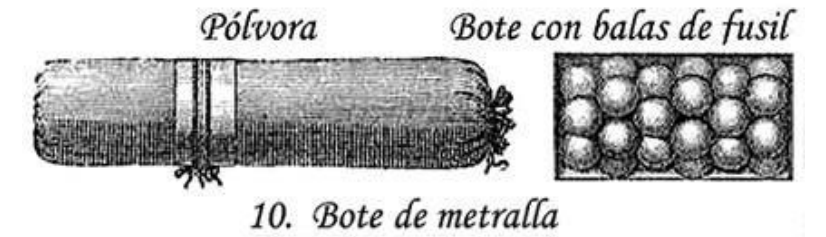
Fuente: Charleston en Carolina del Sur, Florida – Estados Unidos

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

Las municiones



Fuente: ³⁸



Fuente: ³⁹

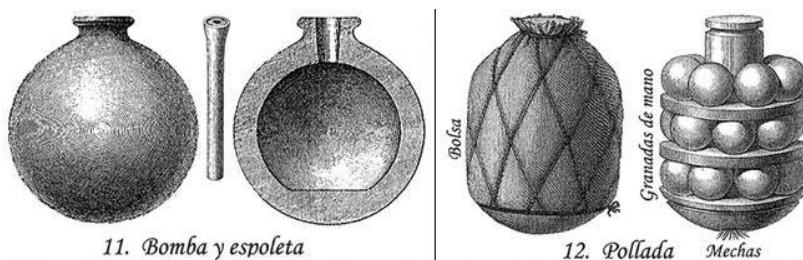
³⁸ Ibídem.

³⁹ Ibídem.



Fuente: Salas del Museo Real del Colegio de Artillería - Sala de Armas, en el Alcázar de Segovia – Segovia

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

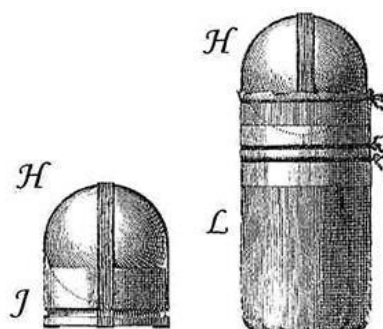


11. Bomba y espoleta

12. Pollada

Mechas

Fuente: ⁴⁰



13. Cartucho embalado

Fuente: ⁴¹

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Ibidem.



El Cuerpo de Artillería

La defensa de las posesiones y territorios por parte de la Monarquía española, fue una premisa a cumplir en todo momento, de ahí que en los siglos XVI y XVII, los Austrias se dedicaron a configurar una estructura militar, lo suficientemente preparada para defender estos territorios, en especial los de ultramar y los ubicados extra-fronteras de la península. La consecuencia inmediata fue una precaria defensa interna y para solucionarlo, se crearon las denominadas *Milicias Provinciales*.

Los precedentes de las *Milicias Provinciales* se encuentran en sus antecesores *Guardas de Castilla*,⁴² creados en el año 1493 por los *Reyes Católicos*. Para una mejor comprensión se ha analizado la investigación de la Dra. Prof. Magdalena de Pazzis Pi Corrales,⁴³ que las describe como:

“...un cuerpo militar creado por los Reyes Católicos a fines del XV y extinguido en los postreros años del XVIII. el mosaico de fuerzas que se trata de mantener prevenidas en el interior de la Península y cumple unas funciones determinadas, advertimos en ellas un amplio e interesante conjunto de dimensiones internas como institución militar...”

Página: 767.

“En efecto, las Guardas de Castilla no nacieron respondiendo a planteamientos más o menos tradicionales, sino al afán por “modernizar” el ejército, aunque siguieran apegados a diseños heredados, como era dar la supremacía a la caballería pesada, cuando inmediatamente el curso de la guerra en territorio italiano iba a poner de manifiesto el valor creciente de la infantería en el campo de batalla, papel que se vio favorecido cuando se generalizaron las armas de fuego portátiles individuales”.

Página: 769.

Retomando la investigación sobre *Cuerpo de Artillería*, durante los siglos XVI y XVII, se observa que, éste no estaba organizada y carecía de una estructuración orgánica, ya que se trataba de grupos de soldados con una gran fuerza física, dotados de

⁴² GARCÍA HERNÁN, Enrique. (2006). *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa Moderna, 1500-1700*, Volumen 1. Editorial CSIC – CSIC Press, págs. 267-783.

Visitada la página web oficial de Guardia Real al servicio de la Corona, en fecha: 01 de febrero 2013, 17 de septiembre 2013: <http://www.guardiareal.org/historia/resena/>

Visitada la página web oficial de KRIPTeia MILITES HISPANI, en fecha: 01 de febrero 2013, 17 de septiembre 2013: <http://kripteamiliteshispanus.blogspot.com.es/2010/10/las-guardias-viejas-de-castilla.html>

Ver glosario, en pág. 1086.

⁴³ DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena. (2006) *Las Guardas de Castilla: algunos aspectos orgánicos. Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*. Volumen I. Editado por: Enrique García Hernán – Davide Maffi, editores. Editorial: CSIC - CSIC Press. España, págs. 767-784.



conocimientos técnicos y con experiencia en el manejo de los cañones y morteros, que a su vez acompañaban a la *infantería* o prestaban sus servicios a las *armadas*. Todas estas cualidades hacían de su reclutamiento un imposible y solo quedaba la contratación con excelentes sueldos y consideraciones especiales, que les daba un estatus superior a sus compañeros de armas.

Aunado a lo anterior, estaba la controversia por la dispersión de las competencias entre: el *Consejo de Guerra*, creado por Carlos V; y el de *Hacienda*, con la *Contaduría Mayor del Reino*, ya que la subvención del ejército provenía de la Corona de Castilla y el *Estado en la gestión y dirección del ejército*. En consecuencia, hubo una fragmentación de las funciones, más el surgimiento de parcelas de poder por parte de los capitanes generales de los diferentes ejércitos, especialmente el de Flandes con sus amplias competencias judiciales y militares; más los conflictos de poder entre los diferentes Consejos.

A inicios del siglo XVIII y con Felipe V como su impulsor y ejecutor, se formalizaron las primeras reformas del ejército, mediante *Ordenanzas* y *Reglamentos*, las cuales fueron evolucionando y creando un *status quo* a la estructura militar hasta culminar con las reformas militares de Carlos III. La influencia del sistema militar francés en la estructuración y control de los ejércitos fue muy evidente; específicamente, en los movimientos tácticos en los campos de batalla, especialmente en el “orden cerrado”;⁴⁴ también, en las novedades y uso del armamento y en todo lo concerniente a la gestión y control de las diferentes industrias bélicas.

1.6. Academización y capacitación en el Arte de la Guerra

Por la descripción de las diversas épocas históricas se deduce, que hasta el siglo XV, estos oficios técnicos habían seguido la tradición gremial del aprendizaje. Pero después de los descubrimientos, en el contexto del *Renacimiento* y luego en la *Edad Moderna* se hizo necesario academizar este conocimiento, dando origen a las escuelas especializadas

⁴⁴ Tácticas de Vauban.



en la formación de personal, las cuales se encargaron de capacitarlos en las diversas *artes de la guerra* relacionados con la *milicia* y en especial con la *náutica*.

En el Renacimiento, se intentan los primeros intentos de esta academización y capacitación, con la construcción de los ingenios que empleaban la fuerza de los gases producidos por la combustión de la pólvora para efectuar los lanzamientos. Por lo peligroso del proceso, este debía ser manejado por equipos de hombres especializados en su servicio. Todo este movimiento desembocó, en el siglo XVII, con la creación de la *Cátedra de Matemáticas y Fortificación*,⁴⁵ la cual dependía del *Consejo de Guerra*. Sus actuaciones estuvieron muy ligadas a la Corona española, cuyo objetivo fue muy claro con respecto a proporcionar el conocimiento sobre matemáticas, filosofía natural y la física de la época. Estos fueron muy necesarios para adquirir las destrezas en el “*Arte Militar*”.

Este movimiento de avanzada en el “*Arte de Fortificar*”, tenía como premisa dar respuestas idóneas al “*Ideal Bélico*”, a través de las mejores soluciones estratégicas, para el ataque y la defensa, logrando con éxito sus objetivos. Durante estos avances, surgieron grandes Tratadistas que dieron formidables soluciones, en lo referente a la viabilidad del *arte de fortificar* y dejaron sus conocimientos en múltiples y diversos tratados sobre la materia, todo lo cual se ampliará en el Capítulo VII de esta tesis, donde se hace una amplia referencia sobre los Tratadista de los siglos XVI al XVIII, sus aportes y sus Tratados de Fortificación.

En un análisis cualificativo se observa que, para salvaguardar los derechos patrimoniales, así como los territorios en sus posesiones ultramarinas y el gran comercio global transoceánico de la Monarquía española, fue fundamental la nueva tecnología, los novedosos aportes y la estructura defensiva de la *Artillería*, que garantizó por más de tres siglos su vasto poderío y convirtiéndolo en el *imperio español*. De ahí, la gran importancia de tener un cuerpo de excelentes ingenieros, arquitectos que fueron conocidos como los Ingenieros del Rey, un cuerpo de artilleros militares y una fuerza naval.

⁴⁵ Este inciso: *Cátedra de Matemáticas y Fortificación* está descrito en el Capítulo VII de esta tesis doctoral, págs. 685-692.



Fotografía: 11

BIBLIOTECA DE LA ACADEMIA DE ARTILLERÍA DE SEGOVIA

Real Colegio de Artillería, en la sede del Alcázar de Segovia.

Fuente: Instituto de Historia y Cultura Militar. Página web oficial:

<http://www.ejercito.mde.es/unidades/Madrid/ihycm/Bibliotecas/biblioteca-artilleria.html>



Fotografía: 12

REAL COLEGIO DE ARTILLERÍA DE SEGOVIA

F-1 y F-2: Exteriores del Real Alcázar de Segovia.

F-3: Plano del Real Alcázar de Segovia: con las diferentes salas de exposición.

F-4: La Torre del Homenaje.

F-5: La entrada a la Sala del Real Colegio de Artillería.

Fuente fotográfica: Trabajo propio



Las academias de Artillería

Cuadro: 40

Academia o Escuela de Artillería	Año de Creación	Descripción
La Escuela de Artillería de Burgos ⁴⁶	1537 Fundada por Carlos V 1605 Felipe III	Fundada durante el reinado de Carlos V, mediante Real Cédula de la reina Juana, en Valladolid, con fecha 17 de agosto de 1537. Según algunos autores esta Escuela era sucesora de la “ <i>Residencia de Artilleros</i> ”, cuya existencia data de la época de los Reyes Católicos. En el año 1536 se trasladó a Pamplona. En el año 1542 retornó a Burgos. El rey Felipe III, después de la Consulta al Consejo de Guerra, procede a ordenar su nueva apertura, bajo el impulso del citado Consejo
La Escuela de Artillería en Sevilla ⁴⁷	1591 - 1595 Fundada por Felipe II	Fue creada por el capitán general de arma, Acuña Vela, en el año 1591 El 6 de marzo de 1592 iniciaron las clases de artillería con Julián Ferufino como profesor encargado de la enseñanza. Fue suprimida 14 de marzo de 1595 a causa de las rivalidades y por la creación de la Escuela de Artillería de Marina.
Escuela de Artillería de marina en Sevilla	1605 1595	Se restableció, pero su decadencia continuó hasta su total desaparición a finales del siglo XVII.

⁴⁶ VIGON SUERODÍAZ, Jorge. (1947). *Historia de la artillería española*. Tomo I. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, pág. 267-290.

MEDINA ÁVILA, Carlos J. (2014). *De la Escuela a la Academia. Los Centros de Formación de Artilleros*. Revista de Historia Militar, I extraordinario de 2014. Publicado por: Instituto de Historia y Cultura Militar, págs. 13-72.

Archivo General de Simancas, (AGS), GA, leg.11, flo.34.

⁴⁷ VIGON SUERODÍAZ, Jorge. (1947). *Historia de la artillería española*. Tomo I. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Instituto Jerónimo Zurita, Madrid, pág. 267-290.

MEDINA ÁVILA, Carlos J. (2014). *De la Escuela a la Academia. Los Centros de Formación de Artilleros*. Revista de Historia Militar, I extraordinario de 2014. Publicado por: Instituto de Historia y Cultura Militar, págs. 13-72.



		Fue creada bajo la dirección del entendido capitán Francisco de Molina
La Escuela de Artillería de Milán⁴⁸	1542 Fundada por Felipe II	Fue creada a principios del siglo XVII por el Conde Fuentes /dominios de España en Italia.
La Escuela de Artillería de Mallorca⁴⁹	1559 - 1715 Fundada por Felipe II	<p>Formalizada por la Universitat y al mando del cabo maestro Diego Villegas, se creó la Escuela de Artillería de Mallorca; que con la de Barcelona constituyeron las dos Escuelas de Artillería de la Corona de Aragón.</p> <p>El Tratado del Buen Artillero tuvo su génesis en esta Escuela.</p> <p>Su desaparición se realizó en el año de 1715, cuando, se centralizó la enseñanza en las Escuelas de matemáticas de Cádiz y Barcelona a causa de los nuevos Decretos de <i>Nueva Planta</i>.</p>
La Real Academia Militar de Matemáticas de Bruselas La Escuela de Artillería de Bruselas⁵⁰	1675 - 1704	<p>Fundada como Escuela general de Batalla, bajo la dirección de <i>Sebastián Fernández Medrano</i>.</p> <p>Su objetivo principal era formar oficiales de todas las Armas, incluyendo artillería y fortificación.</p> <p>Cerró en el año de 1704 y durante la Guerra de Sucesión no tuvo director y fue organizada después de la Paz de Utrech, por los estados de Brabante y dirigida por el ingeniero Léonard Hartman.</p>
La Escuela de Artillería de Cádiz⁵¹	1595 1722 Restablecida por Felipe V	<p>Por falta de asignación no abrió en la fecha prevista.</p> <p>En 1685, la Escuela volvió a impulsarse y por Real Orden del 17 de noviembre de 1692 quedó formalizado el <i>asiento de maestro</i> de la citada escuela, este se dio al Padre</p>

⁴⁸ Ibídem.

⁴⁹ Ibídem.

⁵⁰ Ibídem.

⁵¹ Ibídem.



		Francisco Blanco, de la <i>Compañía de Jesús</i> , la cual se hizo responsable de la misma.
La Escuela de Artillería de Barcelona ⁵²	1751 1715 Restablecida por Felipe V	21 de octubre de 1751 se creó la Escuela de Artillería de Barcelona, en paralelo con la de Cádiz. En 1679, el duque de Boumoville, asumió la responsabilidad de la escuela de Barcelona y utilizó fondos del ejército para establecer nuevamente la escuela y seleccionó veinticuatro expertos artilleros que habían hecho su traslado desde Italia a Cataluña.
La Cátedra de Matemáticas y Artillería de Madrid ⁵³	1605 Fundada por 1730 Restablecida por Felipe V	El Consejo de Guerra procedió a dotar una cátedra para impartir las enseñanzas sobre Artillería.
La Escuela de San Sebastián ⁵⁴	1678 Fundada por	
La Escuela de Nápoles ⁵⁵	1745 Fundada por	
Real Colegio de Artillería de Segovia ⁵⁶	1764 Fundada por Carlos III	Como antecedentes estuvieron: la constitución del Real Regimiento de Artillería de España, en fecha 2 de mayo de 1710, la organización de compañías para las fortificaciones de fronteras y costas, y la regulación de los calibres y materiales con los cuales se debían construir los cañones, Todas estas decisiones se lograron durante la Monarquía de Felipe V. Fue instalada en el Alcázar de Segovia, bajo la dirección del conde Félix Gazola, el 16 de mayo de 1764. Considerada la heredera y

⁵² Ibídem.

⁵³ Ibídem.

⁵⁴ Ibídem.

⁵⁵ Ibídem.

⁵⁶ Ibídem.



		<p>continuadora de la Academia de Artilleros de Burgos.</p> <p>Igualmente fue la sede del <i>Real Colegio de Artillería</i>, fundado en 1762, por el rey Carlos III y estuvo funcionando hasta el 6 de marzo de 1862.</p>
--	--	---

1.7. Las Reales Fundiciones

En los siglos XIV y XV, las técnicas siderúrgicas avanzaron y se difundieron por los reinos europeos, especialmente en España, tal como lo define el Teniente General, Conde de Clonard,⁵⁷ cuando refiere que los Reyes Católicos, con motivo de la conquista del reino de Granada, no fueron indiferentes y así lo describe: *“Parecía poco verosímil que estos hábiles monarcas, tan solícitos por el fomento de las artes olvidaran el de la guerra, principalmente debiendo el esplendor de su reinado á sus asombrosas victorias. Procuraron en efecto con diligente celo mejorar los diferentes ramos de la milicia, y fijaron desde luego su atención en el de Artillería. Deseando aumentar los conocimientos que se tenían ya sobre este punto, con los que poseían en otros países, hicieron venir maestros de Francia y Alemania.”*. De donde se deduce, que la fundición de las primeras piezas de artillería, ligeras y de pequeño calibre fueron ordenadas por los Reyes Católicos con motivo de la citada guerra.

Para el *Reino de España*, los siglos XVI y XVII, fueron tiempos de crecientes conflictos internacionales, donde el dominio naval por la fuerza de la artillería pirobalística se hizo prioritario, y para satisfacer tanta demanda surgió la necesidad de la creación de las *Reales Fundiciones* con instalación del “*horno alto*” que garantizaran la calidad, robustez y bajo coste de las piezas y municiones. Esta premisa incluía el material, ya que el *hierro de forja* resultó ser inadecuado en la construcción de las piezas de artillería; especialmente en la elaboración de los *cañones* que fueron el símbolo del

⁵⁷ CLONARD, Abbach y MARÍA DE SOTO, Serafín. (1851). *Historia orgánica de las armas de infantería y caballería españolas desde la creación del ejército permanente hasta el día*, Volumen 2. Editado por Castillo, págs. 44-46.



poderío naval y el fundamento de la política exterior independiente, surgiendo la preferencia por el *bronce*.

Llegó el siglo XVIII y con él, los poderíos de las *Armadas*, entre ellas la inglesa y la francesa, ante las cuales la *Armada española* debió sobreponerse y así cumplir su objetivo principalísimo de vigilancia de las posesiones ultramarinas y la defensa de las muy codiciadas Costas de las Indias. Occidentales, especialmente las del Caribe.

Las Reales Fundiciones en España

Cuadro: 41

Fundiciones	Año de Creación	Descripción
Real Fundición de Málaga ⁵⁸	1499 a 1607	La fabricación de la pólvora estaba considerada un monopolio real y la Corona española era la dueña de las fábricas. En el año 1560, esta Real fundición era la única que existía en España. En el siglo XVII incrementó su producción de artillería, con la fundición de hierro colado.
Real Fundición de Sevilla ⁵⁹	1565	Esta fábrica era la mayor proveedora de los cañones de bronce para las flotas y galeones de “la Carrera de Indias” y las fortificaciones indianas. Una mínima parte de su producción era destinada a los ejércitos de tierra.
Real Fábrica de Artillería de La Cavada, en Santander ⁶⁰	1622 - 1835	<p>La producción de cañones de hierro colado de esta fábrica servía para artillar los buques de las grandes armadas y de esa forma garantizó a España el dominio de los mares.</p> <p>Considerada como la primera industria armamentística del Reino de España, ya que durante dos siglos produjo elementos de artillería y munición de hierro para la defensa del Reino.</p> <p>Ubicada en las proximidades de las poblaciones de Liérganes y La cavada, en Cantabria.</p>

⁵⁸ AGI. INDIFERENTE, 418, L.1, F 39.

⁵⁹ ALCALÁ-ZAMORA, José N. (1999). *Altos hornos y poder naval en la España de la edad moderna*. Editado por: Real Academia de la Historia. Madrid, págs. 27-31.

⁶⁰ Ibídem: págs. 31-34.



Real Fábrica de Artillería de Jimena de la Frontera⁶¹	1777 – 1783 Carlos III	Ante la gran demanda de Artillería por parte de las plazas y fortalezas de América, el rey Carlos III 4 procedió a la creación de esta fábrica, mediante la real Cédula de 04 septiembre 1777.
Fábrica de Armas de Trubia⁶²	Entre 1795 y 1796	Se construyó en la confluencia de los ríos Nalón y Trubia, Oviedo. Su objetivo era suministrar el material bélico al ejército español, ante la posibilidad de una guerra con Francia, cuya frontera de los Pirineos muy cercana representaba un verdadero peligro.

Las Reales Fundiciones en territorio Indiano

Cuadro: 42

Fundiciones	Año de Creación	Descripción
Fundición de la Habana.⁶³	1597 a 1607	Creada por Real Cédula de 29 de marzo de 1597. ⁶⁴ Cerró en el año 1607 ⁶⁵ .
Fundición de Acapulco.	1601 a 1616	Esta Real fundición nace por la necesidad prístina de defender y custodiar el Pacífico y el Galeón de Manila.
Fundición en Chapultepec, México.⁶⁶	1603	Se fundó para atender las necesidades locales de defensa de las plazas.
Fundición de Manila.⁶⁷	1607	Para la supervivencia de las islas Filipinas, la Corona española creó el situado, en el año de 1606. El año siguiente, fue creada la Real Fundición de Manila, con el objetivo de mantener cubierto la artillería del galeón y las plazas de Filipinas.

⁶¹ Ibídem: págs. 23-27.

⁶² Visitada la página web oficial Gobierno del principado de Asturias, en fecha: 15 de agosto 2013: <http://www.archivosdeasturias.info/feaa/action/detalle?buttons%5B1%5D=loadDetailFondo&tipo=4&idTipo=1264>

⁶³ AGI. INDIFERENTE, 1952, L4, F 1001.

⁶⁴ AGI. México, 2419

⁶⁵ AGI. Santo Domingo, 869, L5, f 150. Real Cédula de 17 de diciembre de 1607

⁶⁶ AGI. México, 25. N.37 y 28.N.42

⁶⁷ AGI. Filipinas, 36 N.40



2. El ideal bélico

El siglo XVI y especialmente su segunda mitad, se deben considerar como el “*tiempo*” de gran *sentimiento militar*. Este sentir fue muy fecundo en lo que respecta a la Corona española y su aristocracia, como consecuencia de la producción literaria de carácter militar que vio la luz, por ese entonces, agregándose el gran éxito a su propagación dentro del “*arte de la guerra*”; enriquecido por el sentimiento bélico generalizado, el cual, paso a formar parte de la vida del ser humano, porque la guerra fue una meta en su vida a lograr y la contemplo como algo natural e inevitable que, al mismo tiempo lo llenaba de gloria.

El desarrollo y el esplendor en los siglos XVI y XVII, se matizaron con las acciones de la monarquía hispánica, la cual, alcanzo la hegemonía mundial en el terreno político y militar. La llegada definitiva de las corrientes renacentistas que recorrieron Europa fueron los detonantes de todas aquellas novedades que dieron lugar a la *Edad Moderna* como tal y que pusieron fin a la *sociedad estamental medieval*.

En el mundo del pensamiento lógico, lo más genuinamente renacentista fue la nueva idea del “*perfecto cortesano*”. Como lo expresó *Baltasar Castiglione*, al referirse al buen cortesano; cuya cualidad era la de dominar “*las armas y las letras*”⁶⁸ por igual y ser un perfecto soldado. De esta premisa podemos deducir que el ideal del “*soldado perfecto*”,⁶⁹ estaba imbuido de valor y totalmente atrapado por la belleza de acciones bélicas, las cuales eran enaltecidas por la Literatura y el Arte. Sin embargo, se debe puntualizar, que este ideal bélico que aureolaba la guerra no estaba tan expandido en el pueblo llano, este sentimiento era el verdadero atractivo en la sociedad de nobles, que habían hecho de la armas una profesión y por supuesto para los aventureros o mejor conocidos como “*mercenarios*”.

Para tener una clara visión de: ¿por qué de este sentimiento bélico? se analiza el efecto del pensamiento religioso predominante en esa época. En efecto, los consejeros

⁶⁸ CASTIGLIONES, Baltasar. (1574). *El Cortesano*. Traducido por Boscan. Capítulo III. En casa de Philippo Nucio, Anveres, pág. 58.

⁶⁹ VIGÓN, Jorge. (1947). *Historia de la artillería española*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jerónimo Zurita. Madrid.



religiosos orientaban al cristiano al plantearse su vida espiritual como una constante batalla contra el gran enemigo satánico, las debilidades de su propia naturaleza carnal y los vicios del mundo. Símil este llevado a la vida protagónica del “soldado perfecto” y viceversa. Así lo vemos claramente expresado por el teólogo y filósofo *Desiderio Erasmo de Rotterdam* en su obra: “*Enchiridion militiis christiani*” o *Manual del Caballero Cristiano*, en el año 1503,⁷⁰ cuando expresa: “*Ni un solo momento nos cumple dexar las armas. Siempre es necessario estar en el campo y aun a punto de guerra: y siempre traer escuchas y velas: porque nunca nuestro enemigo descansa*”

Todo este planteamiento ideológico, siempre estuvo acompañado con la justificación de guerra, surgida por la dicotomía guerra-paz. Con esto entendemos que los tratadistas militares también abordaron la composición de los ejércitos, en conjunto con las cuestiones de carácter estratégico, el armamentístico, la de fortificación y defensa, etc. Pero el principal fue lo referente a la “*licitud de la guerra*”, y para ello cuidaron mucho el fundamento doctrinal de los principios diferenciadores entre “*guerra justa e injusta*”,⁷¹ considerándolo a la luz de la *Teología* y del *Derecho*.

⁷⁰ Traducción castellana por el canónigo Alonso Fernández de Madrid. Alcalá de Henares, en el año 1528. Impreso en los talleres de Miguel de Eguía, S.A. Este último se considera como el facilitador de la introducción de la doctrina de Erasmo de Rotterdam en España mediante la publicación de las obras del humanista holandés. La Inquisición encontró una fuerte resistencia cuando quiso detener la expansión de las doctrinas de Erasmo en España, ya que gozaban de gran popularidad en algunos círculos intelectuales, sus tesis no se consideraban heréticas y era invitado especial del propio cardenal Cisneros para que ocupase una cátedra en la Universidad de Alcalá de Henares. Contó, además, con la protección del emperador Carlos V, y el propio inquisidor general, Alonso Manrique, y el entonces arzobispo de Toledo, Alonso de Fonseca, que figuraban entre los admiradores de Erasmo que además aprobaron la edición de sus textos.

⁷¹ FERNÁNDEZ SANTAMARÍA, José Antonio. (1988). *El estado, la guerra y la paz*. Ediciones AKAL, Madrid, pág. 130-131.



3. La artillería pirobalística y el asedio

Como se ha venido describiendo en esta investigación, el gran hito que revolucionó el sentido de la artillería y el asedio, durante la época de los descubrimientos, fue la invención de la “*pólvora*” y con ella todos los artefactos ligados a ella, tales como: la *bombarda*, el *falconete*, la *culebrina*, los *cañones* y los *morteros*. Esta pluralidad en la maquinaria de ataque y defensa impactaron en los modelos arquitectónicos de la fortificación, cuyo diseño respondió primeramente con la resistencia al ataque de las armas de fuego y luego a la estrategia del ataque.

Los orígenes pretendidos de la *artillería pirobalística* y sus formas de asedio, se pierden en la noche de los tiempos, ya que su manejo y adiestramiento fue una larga historia de tanteos, aproximaciones, y experimentos con diversos materiales incendiarios y con distintos tipos de cañones. En un acercamiento al estudio de sus diferentes tiempos y de cómo afectó a la *Arquitectura Defensiva* que aquí convoca, se tiene que, a pesar de la homogeneidad de la cronología europea, la puesta en escena de esta nueva *artillería* provocaría una reacción en la forma defensiva de la fortificación, la cual debió transformar viejos vanos neurobalísticos para hacerla viable a la nueva arma y su componente la *pólvora*.

En el marco histórico de la evolución de las piezas, se pueden distinguir dos grandes familias artilleras, en función del sistema de carga: de un lado, la *artillería de avancarga* y del otro lado la de *retrocarga*. Fue, para mediados del siglo XIV, cuando se constató con seguridad el empleo de la *artillería pirobalística de retrocarga*, en una forma primigenia y en cierto modo ingenua, pero es la *artillería de avancarga* la que se difundió con decisión desde principios del siglo XVI.

Sin embargo, este tipo de artillería, junto a otras mejoras tecnológicas, supuso un importante adelanto respecto a la *artillería de retrocarga*, permaneciendo en activo hasta el siglo XIX. No obstante, es la *avancarga* la que pervivirá en la familia de obuses y morteros.

En otro orden de ideas, en las campañas militares se ha definido el “*asedio*”, como el aseguramiento del éxito de las operaciones, cuya importancia estriba en el poder de sometimiento y apropiación del territorio asediado, mediante las *máquinas de asedio*. Esta



táctica de guerra tiene orígenes remotos y en un acercamiento a su práctica, se encuentran ejemplos en Roma, donde el asedio jugó un papel fundamental, como estrategia de guerra durante sus campañas de conquista, que fueron desde enfrentamientos a pequeña escala frente a fortalecidos terraplenes hasta los grandes asaltos a plazas fortificadas.

En la era de la pólvora, el asedio se convirtió en una táctica letal, debido a la aparición y el uso de los cañones, con su gran poderío de disparo de proyectiles, en contra de las murallas medievales, estas últimas muy altas, relativamente delgadas y fácilmente destructibles, las cuales se convirtieron en objetivos excelentes de derribos. Esta historia de la fortificación, dio sus transformaciones a nuevas formas de fortificar y así en el *Renacimiento* y durante la *Edad Moderna* hicieron su aparición una nueva *Arquitectura Defensiva*, con nuevos elementos como: las *murallas bajas* y gruesas, diseñadas en forma desigual y formando ángulos, las líneas de *trincheras* y defensas en ambas direcciones. Este ítem se ha explicado en este Capítulo, en las páginas 604-614.

Las nuevas fortificaciones, con sus grandes capacidades de albergue de efectivos militares y su condición de ciudadela, aseguraron la posibilidad del fracaso del asedio, premisa esta que cualquier ejército invasor no podía ignorar, puesto que suponía un alto riesgo de contraataque y la toma de las mismas podría llevar años.



4. La guerra naval y su maquinaria bélica

El historiador Manuel Flores Díaz, en su artículo “*Fases del Poder Naval en la Edad Media Hispana*”,⁷² nos amplía el análisis conceptual sobre los estudios y temas fronterizos y el protagonismo del medio marino en la custodia y defensa de los mismos, haciendo hincapié en la relación existente entre las fronteras terrestres y la marítima. Y, como el mismo lo dice: “*desde una perspectiva político militar*”. También hace énfasis en la mayor flexibilidad de la frontera marítima, en relación con la terrestre, de ahí la necesidad de aclarar las acciones de dominio del mar durante la *Edad Media Hispana* haciendo referencia al concepto: “*poder naval*”.

Ante lo expuesto, se agrega que los hechos históricos han dado fundamento al mencionado concepto, re-definiéndose a finales del siglo XIX, en el mundo anglosajón, con carácter básicamente militar como “*sea power*”, vinculante a la importancia de la posesión de una flota de guerra y la voluntad política de usarla.

Históricamente el mar ha sido un medio condicionante y protagonista para España como nación, De ahí que el pensamiento estratégico marítimo, con la *Arquitectura Naval* y la *Náutica*, pueden contarse entre las facetas mejor conocidas del pasado hispano, tanto en su vertiente científica y técnica, como humana.

En esta investigación, sobre la evolución y empleo del armamento a bordo de los buques, entre los siglos XVI al XVIII, arrojó la certeza sobre que España, ya en el siglo XIV,⁷³ fue la primera nación en ubicar y emplear la artillería en sus buques, pudiendo apreciarse las *bombardas*, conocidas entre los españoles como “*Truenos*”, como las primeras piezas empleadas para estos fines y con ellas también se utilizaron sus variantes tales como: las *cerbatanas*, los *pasavolantes* y los *ribadoquines*. Para ilustrar esta

⁷² FLORES DÍAZ, Manuel (2002). *Fases del Poder Naval en la Edad Media Hispana*. Revista de Historia Naval, No 77. Año XX, 2002. Instituto de Historia y Cultura Naval - Armada Española. España, págs. 7-23.

FLORES DÍAZ, Manuel. (1977 1998). *La concepción del mar como frontera en los textos jurídicos del siglo XIII en las Coronas de castilla y Aragón*. Primera Comunicación: II Estudios de Frontera, Alcalá la Real, 1997. Actas, Jaén. 1998. España, págs. 245–255.

FLORES DÍAZ, Manuel. (1999 y 2000). *La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el periodo de la Reconquista*. Segunda Comunicación: III Estudios de Frontera, Alcalá la Real, 1999. Actas, Jaén. 2000. Págs. 253–268.

⁷³ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. (2010). *La Marina de Castilla. Capítulo IX: Batalla de La Rochela*. Editorial MAXTOR. Madrid, págs. 128 a 139.



afirmación se hace particular referencia a la batalla de “*La Rochelle*”, donde fuerzas terrestres y marítimas *franco-castellanas* infringieron severa derrota a la flota inglesa, un hecho por demás de gran importancia, ya que, marcó el desarrollo de la Guerra de los *Cien Años*.

Este éxito, trajo a la Corona de Castilla una victoriosa repercusión militar, traducida en la gran consolidación como primera potencia naval en el Atlántico, sumado a ello, los éxitos económicos, porque posibilitó mejores formas de acciones mercantiles para sus marinos, entre los cuales se contaban los vascos y los cántabros.

Esta evolución de la *marina castellana* siguió acrecentándose y, a partir del siglo XV se definió fuertemente la industria de fabricación de cañones en el reino de España. Por todo lo expuesto vemos que la presencia de los cañones en los buques españoles era muy frecuente, destacándose el uso del “*Falconete*” por su versatilidad en el uso tanto en tierra como a bordo de los buques.

En aquellas primeras centurias, no había diferencias entre la artillería naval y la de tierra, pero en el siglo XVI, apareció el “*cañón naval*” con grandes diferencias en comparación al utilizado en tierra. Sus diferencias estaban definidas en el montaje de las “*cureñas*”, ya que este se hacía en horquillas sobre borda o falca, que permitía el movimiento vertical y horizontal.

La maniobrabilidad de estas máquinas de guerra, siempre fue objeto de observación y búsqueda de mejorarlas por parte de la Corona Española. Es así como el rey Carlos V implantó, con éxito, un orden en la variedad de modelos y calibres existentes, mediante las ordenanzas del año 1552,⁷⁴ pese a que no se llevó a la práctica totalmente, tuvo continuidad con el rey Felipe II, de esa forma, a finales del siglo XVI, se había logrado establecer un orden en calibres, tamaños y hasta en la mejor ubicación del artillado en la nave, por ejemplo: las de mayor alcance se dispuso ubicado en la proa y el de mayor potencia en las bandas.

⁷⁴ El Reglamento de 1522 estableció la proporción de cañones y artilleros según el tamaño de los barcos, esto incluía el número de balas y la cantidad de pólvora para cada cañón.



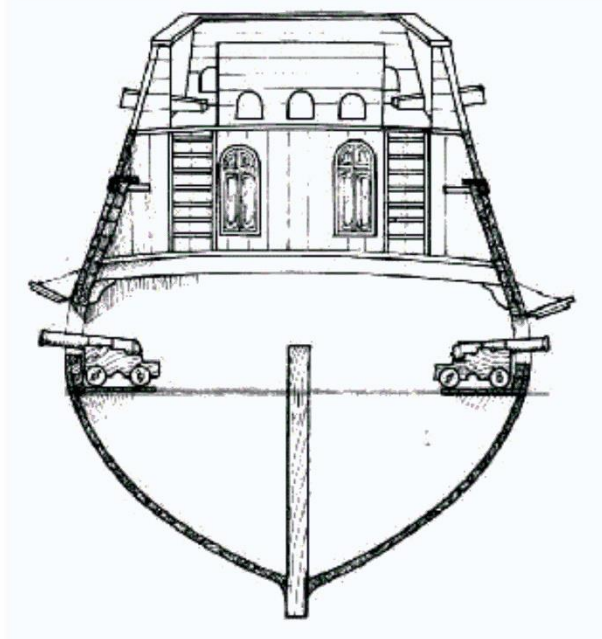
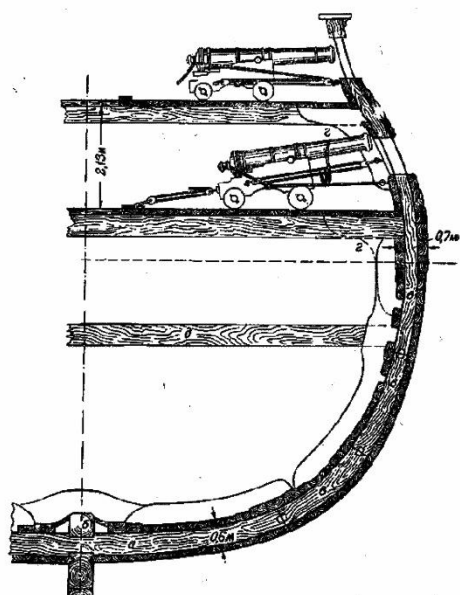
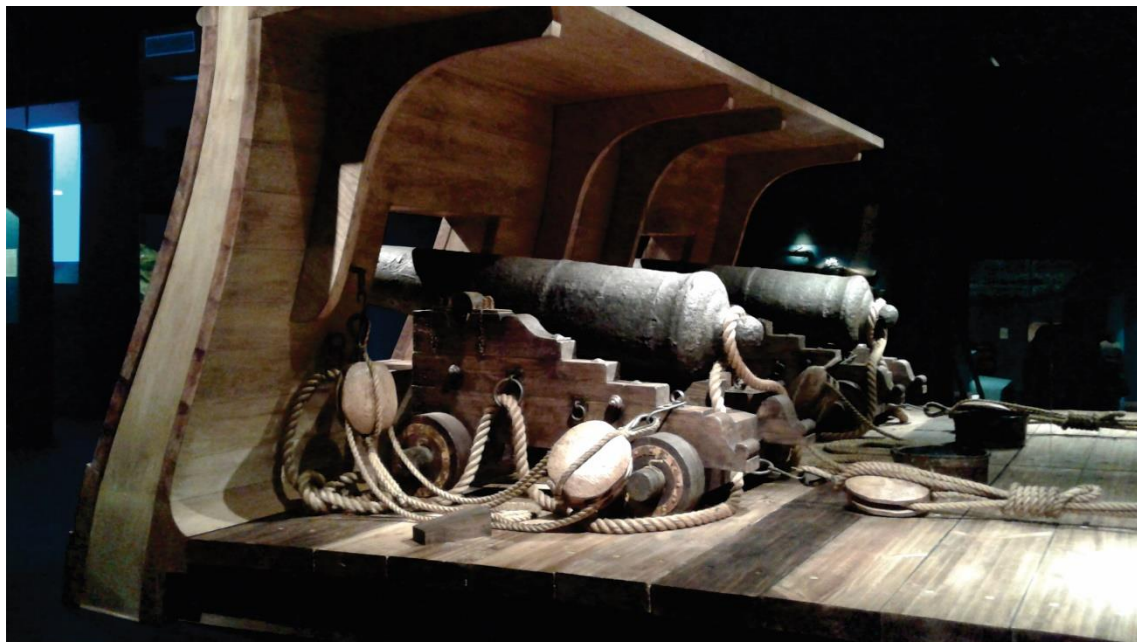
Grabado: 14

**MINIATURA DE LA BATALLA NAVAL DE LA ROCHELLE
GUERRA DE LOS CIENTO AÑOS, EN EL SIGLO XIV**

Batalla naval entre Inglaterra y el reino de Castilla. Tuvo lugar el 22 de junio del año 1372, la costa de La Rochelle, Guyenne – Francia. La victoria favoreció al reino de Castilla. El enfrentamiento se realizó entre una escuadra inglesa y otra castellana, la ofensivas-defensivas de la escuadra castellana, al mando del almirante Ambrosio Bocanegra, estaban conformada por fuerzas franco-castellanas, en el contexto de la *Guerra de los Cien Años*. En esta batalla naval fueron utilizados artificios de fuego, mediante bombardas, por parte de los castellanos contra los ingleses. Estos últimos no las pudieron esquivar por encontrarse prácticamente inmovilizados sus embarcaciones a causa de la bajamar. Fue una rotunda victoria para la Corona de Castilla, que redundó en repercusiones militares y económicas muy favorables, consolidándose como primera potencia naval en el Atlántico.

Autor: Jean Froissart.

Fuente: Grandes Crónicas de Froissart escritas por Jean Froissart, siglo XV. Fr. 2643 folio 72. Biblioteca Nacional de Francia.



Dibujo: 15

SECCIONES DE UN NAVÍO ESPAÑOL

F.1: Sección de un navío español donde se aprecia la acomodación de los cañones y sus complementos.

Fuente: Exposición del Museo Naval / Fotografía: Trabajo propio

D-1 y D-2: Sección de un navío de 74 cañones: Se puede observar que la altura de los entrepuentes es bastante limitada. En la batería superior el cañón está en posición de retirada, mientras que en la batería baja el cañón está en la posición conocida como *abatiportado*. Ver glosario, página: 1077.

Fuente: Revista divulgativa de historia naval en Internet. Armamento que portaban los buques de la Real Armada. Página oficial web: http://www.todoababor.es/vida_barcos/can.htm



Estas disposiciones se fueron acomodando, según fueron apareciendo nuevos modelos de navíos, como “*el Galeón*”, el cual según palabras del Dr. Francisco Fernández González fue: “*La riqueza de la tecnología de las naves españolas se resume en los galeones que fueron la guardia de la Carrera de las Indias y de las armadas en Europa*”.⁷⁵

Para simplificar la comprensión de los diferentes cambios de la *artillería naval* española, durante el periodo histórico de los tres siglos de esta investigación, se ha dividido en tres épocas:

1. La época de las *bombardas*, desde los comienzos del siglo XVI.
2. La época de las *culebrinas*, que llegó hasta finales del siglo XVII
3. La época de la *artillería de ordenanza*, la cual se extendió hasta mediados del siglo XIX.

Del análisis de la gran cantidad de documentos históricos, generados por la diligencia e investigación científica de la *Casa de la Contratación de Sevilla*, el *Real Consejo de Indias*, la *Academia de Matemáticas de Madrid*, los capitanes, almirantes y constructores navales al servicio de la Monarquía, así como las interpretaciones de historiadores de la náutica hispana, nos conduce a concluir que la navegación jugó un papel estelar en la formación de esa extraordinaria realidad del *Siglo de Oro*,⁷⁶ con todas las implicaciones, tanto en la infraestructura como en la superestructura de la cultura hispánica.

Más allá de todos los cambios sociales, económicos o políticos vinculados a la Monarquía Española con sus éxitos y fracasos, hay que reconocer que, el aspecto cultural de ese momento y que refleja esa revolución técnica, esta encarnada y simbolizada en la historia del galeón, la más perfecta máquina de guerra del Quinientos, inventado y llevado a su máxima perfección por *don Álvaro de Bazán y Guzmán*.⁷⁷ Lo cual le trajo

⁷⁵ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco. *El Galeón Español*. Artículo en la página web oficial de multi-manía, consultado en fecha 17 de noviembre de 2014: <http://usuarios.multimania.es/naviost/Galeones.pdf>

⁷⁶ CERVERA PERY, José. (1992). *El poder naval en los reinos hispánicos: la marina de la Edad Media*, Editorial San Martín. Madrid.

⁷⁷ *Don Álvaro de Bazán y Guzmán*, Capitán General del Mar Océano y de la gente de guerra del reino de Portugal, nacido en Granada – España, fue miembro del Consejo de Felipe II.



reconocimientos en su época como se deduce del epitafio escrito por *Luis de Góngora*⁷⁸ en 1588, el cual se reproduce a continuación:

*No en bronces, que caducan, mortal mano,
Oh católico Sol de los Bazanes
Que ya entre gloriosos capitanes
Eres deidad armada, Marte humano,
Esculpirá tus hechos, sino en vano,
Cuando descubrir quiera tus afanes
Y los bien reportados tafetanes
Del turco, del inglés, del lusitano.
El un mar de tus velas coronado,
De tus remos el otro encanecido,
Tablas serán de cosas tan extrañas.
De la inmortalidad el no cansado
Pincel las logre, y sean tus hazañas
Alma del tiempo, espada del olvido.*

Luis de Góngora en 1588

Armamento de la flota de Indias

El tráfico comercial entre España y las Indias, no se efectuaba libremente, aunado a ello estaba la constante de las guerras entre la *Monarquía Hispana* y las monarquías rivales con sus diferentes ataques. De ahí la necesidad de adoptar medidas protectoras para el tan valioso tráfico indiano. La forma idónea, para ese momento, fue la creación de una armada que garantizara la protección de las *flotas de Indias*.

Un primer intento lo hace el Rey Carlos V, mediante *Real Provisión* del 13 de junio de 1522, luego fue el Rey Felipe II, en el año 1561, con el establecimiento de un *sistema de flotas y galeones* que subsistió hasta la promulgación de Carlos III del *Decreto de Libre Comercio*. Pero, retomando lo comentado sobre el sistema de Flotas y galeones y la conformación de dichas flotas, es importante constar que fue una gran escalada asegurar el equipamiento militar, que incluía armamento y material bélico, este ítem está muy

⁷⁸ DE GONGORA, Luis. (1588). *Epitafio* dedicado a don Álvaro de Bazán y Guzmán. Consultada la página web legado historia, en fecha 13 de abril del 2015: <http://legadohistoria.blogspot.com.es/2013/01/alvaro-de-bazan.html>



detallado en el Capítulo II de esta tesis.⁷⁹ A continuación una descripción de un armamento de la *Flota de Indias*.

Un modelo de armamento de una Flota Indiana – Siglo XVII⁸⁰

Cuadro: 43

Naves	Cañones de bronce	Cañones de hierro
Capitana	22 cañones	2 cañones
Almiranta	22 cañones	2 cañones
Galeón San Francisco	17 cañones	6 cañones
Galeón San Ambrosio	13 cañones	7 cañones
Galeón San Gonzalo	14 cañones	6 cañones
Galeón San José	13 cañones	8 cañones
3 urcas	32 cañones	21 cañones
6 pataches	17 cañones	11 cañones
Total	150 cañones	63 cañones

⁷⁹ MENA GARCIA, María del Carmen. (1998). *Sevilla y las Flotas de Indias: la Gran Armada de Castilla de Oro (1513-1514)*. Editorial: Universidad de Sevilla, págs. 103-110.

⁸⁰ AGI. Patronato, 260, N.2, R.10 (sin fecha).



5. La maquinaria bélica y su influencia en las Fortificaciones Defensivas

En los inicios del siglo XV, el arquitecto italiano *León Battista Alberti*, en su percepción sobre “*el arte tormentaria*” y un nuevo estilo de fortaleza como respuesta, teorizó los métodos de construcción de fortificaciones con la resistencia suficiente para soportar los nuevos asedios y artillería, basada en el uso de la pólvora y los cañones, dejando un gran legado de enseñanzas en el tratado que escribió denominado “*De Re aedificatoria*”.⁸¹ En un principio, no se le dio la importancia debida y es a finales del siglo XV y en los albores del siglo XVI, cuando verdaderamente se inició la escalada constructiva de las nuevas formas de la arquitectura defensiva que permitió enfrentar el asedio moderno.

Es una afirmación el hecho de que la novedosa ingeniería militar tuvo su nacimiento en Italia y luego sus diseños se dispersaron por toda Europa, llegando a la península ibérica, a Francia y Alemania, en unos lugares más conservador que en otros, pero cumpliendo con la necesidad de reforzar las antiguas estructuras arquitectónicas defensivas. También se ha confirmado que los citados diseños, a nivel ideológico, conllevaron a la imprimación de cambios profundos para poder enfrentar el creciente poder de los efectos de la artillería pirobalística y su asedio. Todo esto, traducido en la construcción de fortificaciones más estructuradas, con respuestas estudiadas para hacer acciones ofensivas y el poder favorecer las condiciones de resistencia a los asedios.

También Alberto Durero, en su *Tratado de arquitectura y urbanismo militar*,⁸² publicado en 1527 en Nuremberg se compromete en explicaciones de cómo adoptar una idónea defensa para las grandes ciudades mediante una estratégica relocalización de los emplazamientos de las piezas de artillería y sus respectivas distribuciones interiores y descripciones de la forma y procedimiento para una mejor construcción.

En esa búsqueda de soluciones para una mejor defensa de las Fortificaciones ante la nueva maquinaria bélica se tiene el gran aporte de *Girolano Cataneo Navarese*, con su tratado: *Dell'arte militare: libri cinque*. Por supuesto, no podemos dejar a un lado el

⁸¹ LEÓN BATTISTA, Alberti. (1991). *De Re Aedificatoria*. Ediciones AKAL S.A. Madrid, págs. 58-59.

⁸² DURERO, Alberto. (2004). *Tratado de arquitectura y urbanismo militar*. Edición de Juan Luis González García. Ediciones AKAL S.A. Madrid, págs. 27-34.



tratado *I quattro primi libri di Architettura* de *Pietro Cataneo Senese*, publicado en Venecia en el año 1554, donde están reflejadas las enseñanzas del *Cinquecento* italiano.⁸³ Lo valioso de este tratado, es el aporte de Cataneo, partiendo de su experiencia como tratadista renacentista, en el cual trató en forma conjunta la arquitectura civil y la militar, exaltando la necesidad del estudio y conocimiento de la Geometría para poder diseñar los proyectos en cuestión.

A finales del siglo XVII, esta tipología de fortificación moderna logró, su mayor desarrollo con los nuevos diseños del mariscal francés *Vauban*. En estos renovados modelos defensivos, la estrategia del asedio se refinó y se convirtió en un proceso metódico, mediante el cavado de canales; la invulnerabilidad de la línea de fuego; la protección de las murallas con glacis y el enfilamiento de los bastiones hacia los atacantes; el ocultamiento de las murallas, configuradas por baluartes y cortinas, de la vista enemiga, creciendo hacia abajo y abriendo a sus pies amplios y profundos fosos; la creación de la ciudadela dentro de la fortaleza como último bastión de defensa y de protección de la guarnición, etc. Todo, con el objetivo de proporcionar un gran volumen de protección al conjunto defensivo y ocultarlo parcialmente al enemigo.

La nueva arqueometría defensiva demostró, que la efectividad para la proteger las murallas del fuego artero de los cañones enemigos estaba en el incremento del grosor de los muros de defensa y los ángulos que los definieron como bastiones triangulares. He ahí, el nacimiento del nuevo diseño que tomó forma en la traza italiana, con sus múltiples formas estrelladas, pero muy efectivas en su cometido de dificultar la captura de sus plazas y ciudades. Su obsolescencia no se manifestó sino hasta bien entrado el siglo XIX y aun en la Primera Guerra Mundial dieron sus frutos, después de haberse dinamizados, según las necesidades del estilo de guerra del siglo XX.

⁸³ CATANEO SENESE, Pietro. (1554). *I quattro primi libri di Architettura*. Primera edición. Editado: in casa de Figliuoli di Aldo Manuzio, Reimpreso: BiblioBazaar, 2013.

NORBERG-SCHULZ, Christian. (2005). *Los principios de la arquitectura moderna: sobre la nueva tradición del siglo XX*. Traducción: Jorge Sainz. Editorial Reverté, S.A. Barcelona, págs. 75-78.



6. La estrategia militar y la planimetría de ataque y defensa indiana

El objetivo de la fortificación, ha sido la de facilitar la resistencia del sitiado frente al sitiador e impedir el acercamiento de este a la muralla y evitar la apertura de brechas que permitieran el acceso del sitiador y tomar la plaza. Para lograrlo, los ingenieros y arquitectos activaron el principio fundamental de la fortificación abaluartada y este fue el de *flanquear* al enemigo para dificultar su ingreso al recinto o plaza.

De acuerdo a los éxitos y fracasos, los ingenieros y en especial los ingenieros de Indias hicieron uso de sus inteligentes realizaciones, de tal forma que la *fortificación abaluartada*, fue complicándose, en la medida en que fueron agregando obras complementarias, logrando que sus *formas flanqueantes*⁸⁴ al mismo tiempo fuesen *flanqueadas*. De ahí que, al analizar las diversas formas y su ubicación en el recinto poligonal se ha podido detectar el manejo del trazado del arquitecto y del ingeniero al servicio de la estrategia militar, en un sistema de solapamientos basadas en las correlaciones geométricas cuya meta fue la de multiplicar las ventajas del defensor.

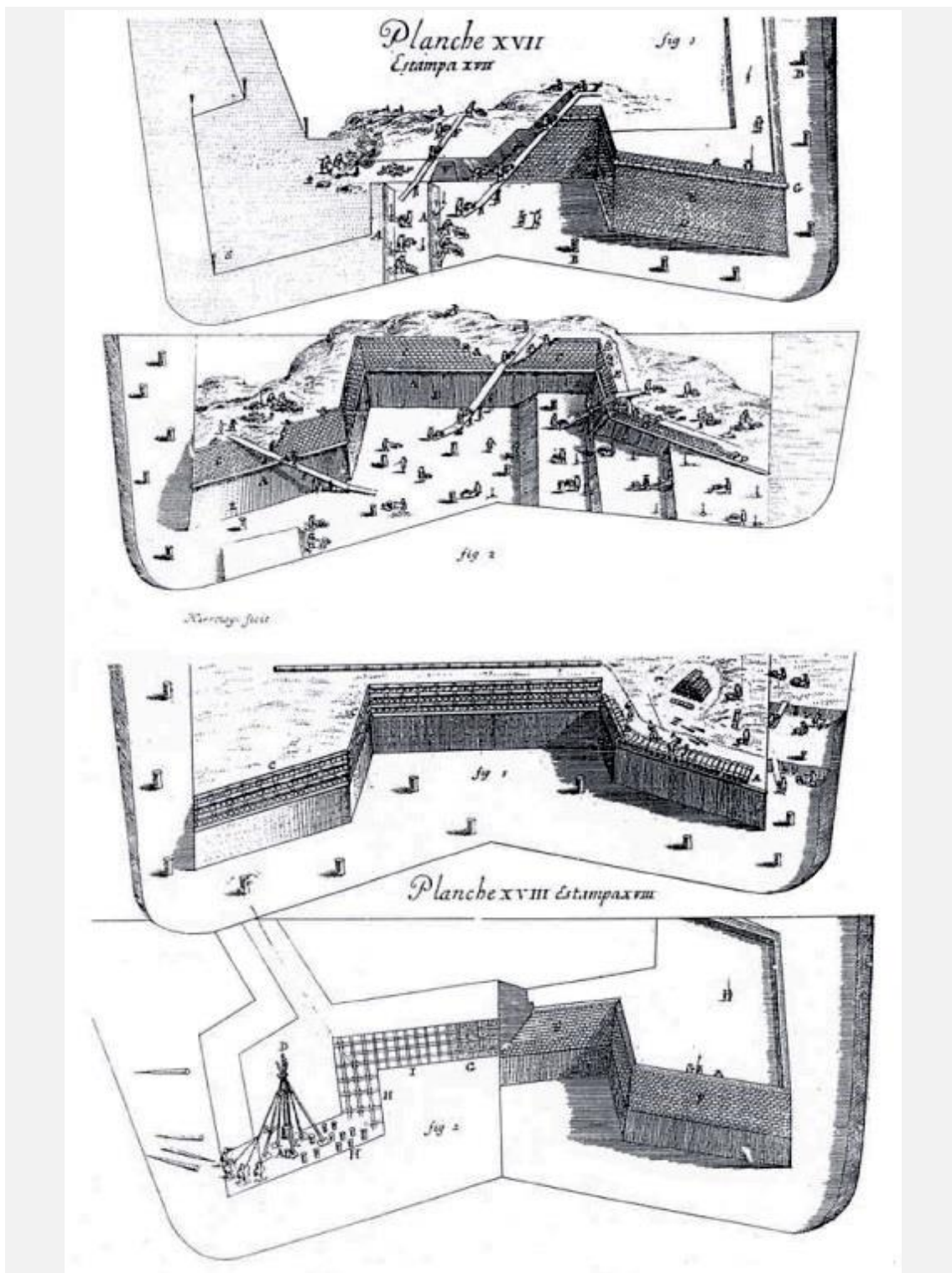
Las diferencias geográficas de las Indias, en comparación con las planicies de Flandes fueron abismales, no permitiendo artificios geométricos. Esta es otra razón por lo que se debe considerar la imaginación, para complementar los fundamentos estratégicos, de los *arquitectos militares indianos*, que manejaron la intrincada topografía de la América Hispana, agravada por la presencia de las lluvias y el mismo ecosistema tropical, todo lo cual dificultó la aplicación estricta de los cánones constructivos de fortificación, tal cual como se aplicaban en la península española.

⁸⁴ Ver Capítulo VIII, página: 727 de esta investigación.

FERNÁNDEZ DE MEDRANO, Sebastián. (1708 y 2000). *El arquitecto perfecto en el arte militar, dividido en cinco libros*. Editorial: Amberes: H. & C. Verdussen, 1708. Presente edición. Editorial MAXTOR, Valladolid, 2000, págs. 67-69.

FERNÁNDEZ DE MEDRANO, Sebastián. (1677). *Rudimentos geométricos y militares*. Edición: en casa de la viuda Vleugart, Bruselas, págs. 141-143.

DE SALAS, Ramón. (1833). *Prontuario de Artillería para el servicio de campaña, por orden alfabético de materiales, por Don Ramón de Salas, Comandante del Arma*. Segunda Edición. Publicado: Oficina de E. Aguado, Madrid, págs. 201-203.



Dibujo: 16

**SECUENCIA DE LA CONSTRUCCION DE BASTIONES Y MURALLAS
SEGÚN SEBASTIÁN FERNÁNDEZ DE MEDRANO**

Fuente: Planchas VII y XVIII del libro: *El Arquitecto Perfecto en el Arte Militar* de Sebastião Fernández de Medrano, Amberes, 1708.



En el caso de la estrategia militar de defensa y ataque de la *fortificación indiana* está claro, que la intención principal de la Monarquía española era defender sus reinos en sus posesiones ultramarinas de la codicia de las monarquías rivales europeas, ya que las revueltas internas, los apoyos locales a las potencias rivales, a excepción de algunos grupos indígenas en total desafecto, no eran situaciones que ameritaran intervención militar en gran escalada.

Luego el verdadero objetivo del sistema defensivo de la *fortificación indiana* era el de repeler a toda costa cualquier ataque de los ejércitos nor-europeos, los cuales tenían varias desventajas; una de ellas era su falta de adaptabilidad a los climas tropicales y otra era su deficiencia inmunológica contra las enfermedades de las citadas latitudes. En consecuencia, para los ejércitos de las coronas rivales era de vital importancia realizar las agresiones y lograr sus objetivos muy rápidamente antes de que, el clima tropical con sus diversos factores, tales como el calor, la humedad, las enfermedades como el paludismo y la fiebre amarilla se convirtieran en magníficos e invencibles aliados de los sitiados.

Por lo anteriormente expuesto, se comprende el ¿por qué?, fue tan importante el concepto defensivo de “*retardar*” el ataque enemigo y “*demorar*” toda posibilidad de acercamiento al recinto *fortificado indiano*. Es evidente el gran manejo que hicieron los ingenieros militares de la Corona española, para entender tal pensamiento y luego aplicarlo tan diestramente, tanto en las trazas como en la construcción de la *fortificación indiana*.

6.1. Los niveles de defensa y ataque de la Fortificación Abaluartada

El Criterio defensivo del *sistema Mediterráneo*, con sus puertos estratégicos o “*llaves defensivas*”, como lo cita Juan Manuel Zapatero,⁸⁵ y que se definió en el Capítulo V de esta tesis, páginas 479-514, fue exportado al Atlántico para la defensa del territorio indiano y al Pacífico para la defensa de Filipinas y la ruta del Galeón de manila.

⁸⁵ ZAPATERO, Juan Manuel. (1989). *Las «llaves» fortificadas de la América Hispana*. Editado por revistas.ucm.es. “La disputa por el Mar Caribe, ponía en primer término el panorama de lugares estratégicos, portillos de los territorios internos de los virreinos o gobernaciones, y abrigos de las rutas del comercio. La Corona designó a estos enclaves con la acertada denominación de «llaves», por ser decisiva política y militarmente su conservación para la seguridad y desenvolvimiento de un territorio”.



En el caso de la *fortificación abaluartada española*, queda claro su actuación sistemática con un objetivo primordial, este fue: el de mantener el *dominio hegemónico del mar* con todos los puertos y bahías donde cualquier flota de guerra pudiera refugiarse, ya de tormenta o ya de huracanes, por aquello de que su exposición a estos eventos naturales significaría su pérdida, al no tener acceso a puerto donde refugiarse. Aunado a lo expuesto, estaba la necesidad de dar protección a las diferentes escalas de la *ruta comercial interoceánica*. De ahí, el carácter altamente defensivo de la fortificación abaluartada, lo cual la vemos definida en:

1. La traza de la muralla con sus característicos quiebres sucesivos, robustecido de *cuerpos pentagonales*, en una magnífica avanzada en ángulo o baluarte, el cual posibilita la multiplicidad de *líneas de tiro de fuego* a lo largo de la muralla, siempre en la búsqueda de alcanzar los puntos exteriores a las *cortinas* o los mismos *flancos de los baluartes*⁸⁶ o tramos de la muralla, siguiendo el principio fundamental de que cada baluarte defiende a los baluartes vecinos y este a su vez es defendido por ellos. Estas líneas de defensa se describieron en este Capítulo, en las páginas: 604-614.
2. El *foso* como elemento perimetral y definido por la *escarpa* y la *contraescarpa* o muro en talud determina una excelente limitación por el exterior. Sobre este foso existe un camino que actúa como primera línea de defensa, apoyado por los glacis o taludes de tierras exteriores. En este espacio hay una línea de defensa denominada los *barrefosos*,⁸⁷ el cual se explica en el Capítulo VIII, en la página 745.
3. La presencia de los *revellines*, situados en la hondonada del foso, actúan como protectores de las cortinas. A estos se agregan otras construcciones como las contraguardias, las tenazas y las medias lunas, que tienen igual

⁸⁶ CASSANI, José. (1705). *Escuela militar de fortificación ofensiva y defensiva, arte de fuego y de esquadronar*. Libro Primero. Editado por: Antonio de Reyes, España, págs. 5-7; 9-10; 12-15; Libro primero, págs. 18-23.

⁸⁷ GONZÁLEZ GARCIA, Juan Luis. (2004). *Tratado de arquitectura y urbanismo militar*. Ediciones AKAL, S. A., Madrid, pág. 189.

TOSCA, Thomas Vicente. *Compendio matemático: en que se contienen todas las materias más principales de las ciencias, que tratan de la cantidad*. Tomo V. Editado en la imprenta de Joseph García, Valencia 1757, págs. 425-426.



actuación de defensa. Esta defensa se explica en este Capítulo, en la página: 610-611.

4. En el exterior de la fortificación y como apoyo defensivo, también están los *hornabeques* o unión de varios baluartes por cortinas, más los *fuertes* o *fortines*, cuyo objetivo es reforzar la defensa de los puntos críticos.
5. En muchos lugares y siguiendo el principio de utilizar de la mejor manera posible los materiales de la zona, encontramos gruesos *muros ataluzados*,⁸⁸ rellenos de tierra en su trasdós, la razón de esta construcción es por la baja vulnerabilidad a las zapas y a las excavaciones de zanjas y trincheras en sus cimientos.
6. La gran línea defensiva de este sistema de fortificación abaluartada sigue el patrón de *defensa de anfiteatro* y *flanqueo*,⁸⁹ para alcanzar una supremacía defensiva sobre el entorno y que se definen en *seis niveles defensivos*, los cuales se ilustran a continuación.

⁸⁸ TORROJA MIRET, Eduardo. (1957 – 1960 y 2007). *Razón y ser de los tipos estructurales*. Editorial CSIC - CSIC Press, Primera edición: 1957, Segunda edición 1960 y Tercera edición revisada: 2007, España, págs. 277-278.

⁸⁹ CASSANI, José. (1705). *Escuela militar de fortificación ofensiva y defensiva, arte de fuego y de esquadronar*. Libro Primero. Editado por: Antonio de Reyes, España, 1705, págs. 23-28; 67-69.



Primer nivel defensivo

Una primera protección al conjunto fortificado la tenemos con los *glacis*, cuyo declive o pendiente se interpone entre el campo de batalla hasta el *parapeto del camino cubierto*, protegido generalmente por empalizadas. En ese camino cubierto, era donde se posicionaban los *mosqueteros* y el avance en zigzag ofrecía una posición privilegiada para el fuego cruzado, con la línea de tiro hacia los *glacis*, tal como se observa en el presente plano isométrico.

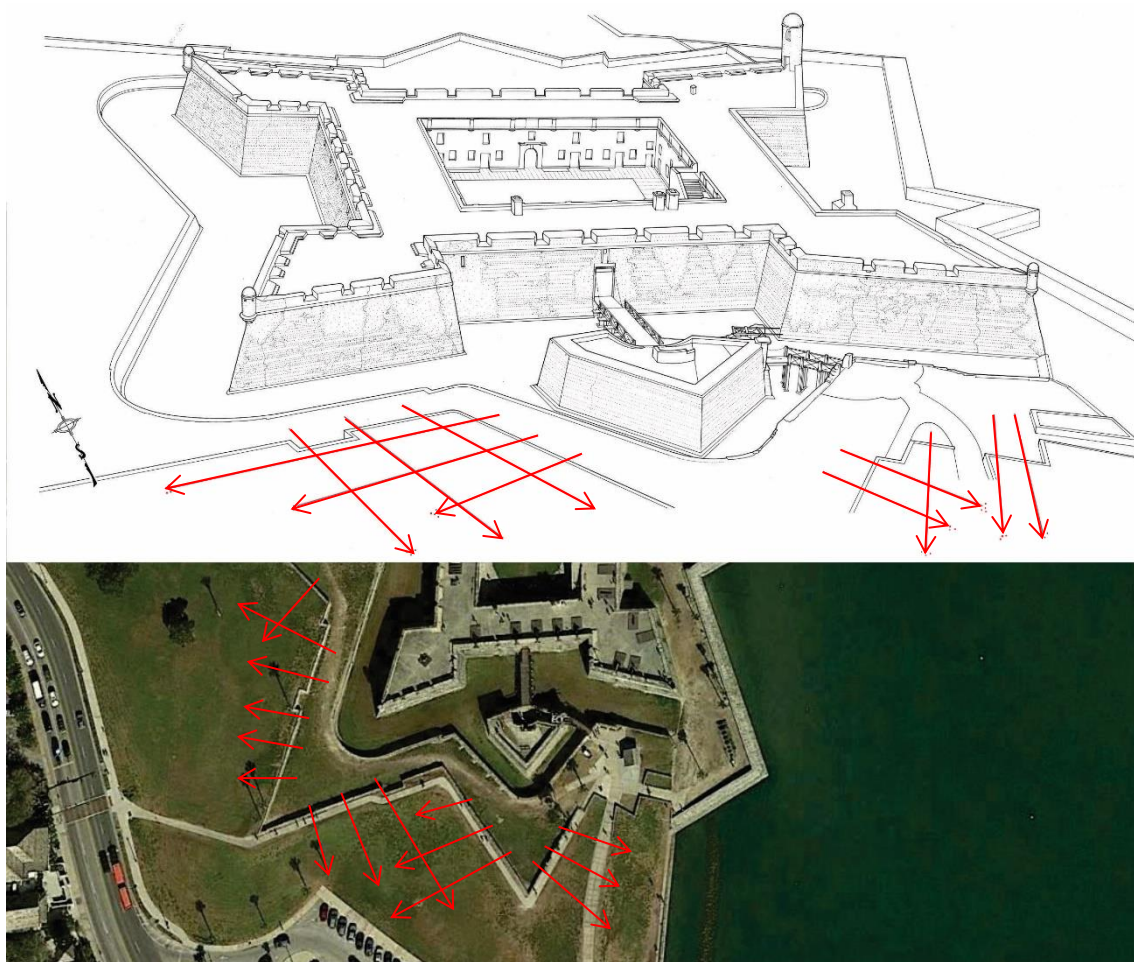


Figura: 22

PRIMER NIVEL DE DEFENSA Castillo San Marcos, San Agustín - Florida

Fuente del plano: Historic American Buildings Survey. U.S. Department of the Interior. National Park Service. Branch of Plans and Design.

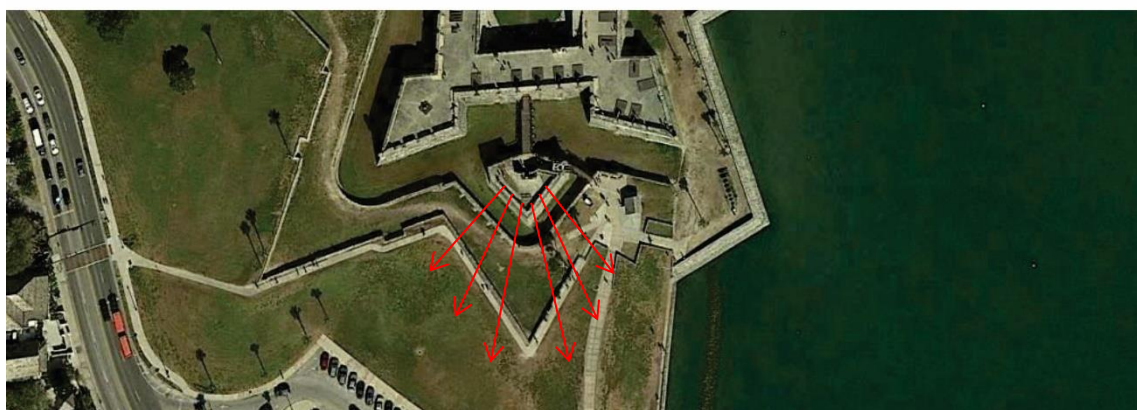
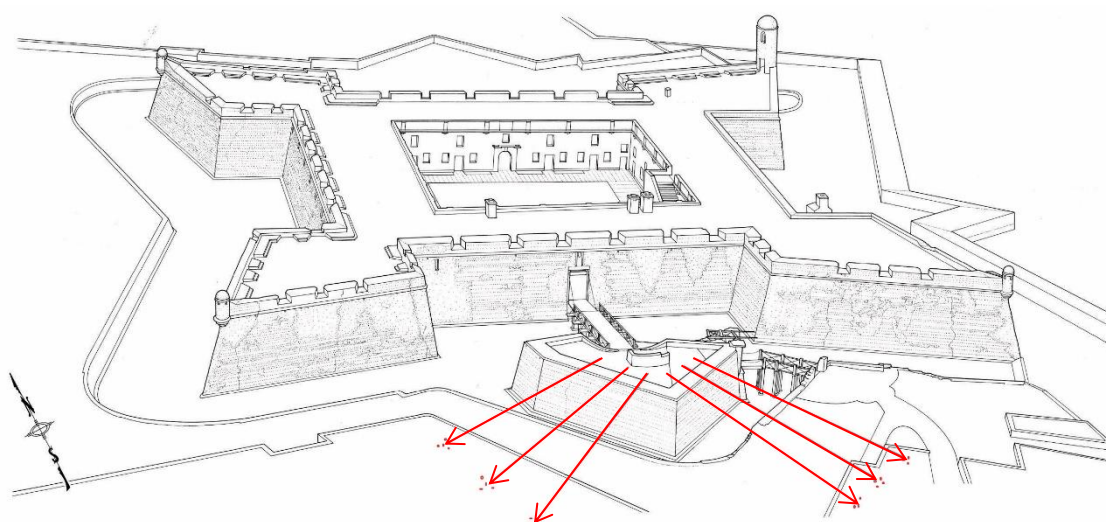
Fuente vista satelital: Google earth

Fuente de recreación del esquema defensivo: Trabajo propio



Segundo nivel defensivo

Este segundo nivel defensivo se ubicaba en los revellines o en las medias lunas y desde allí se procedía a disparar contra los *glacis*, con la intención de proteger el camino cubierto y a los *mosqueteros*, e impedir que el ejército atacante llegara al *camino cubierto*. En el caso de que los sitiadores llegaran a ocupar el *camino cubierto*, procedían al ataque con los *arcabuces*.



Figura_ 23

SEGUNDO NIVEL DE DEFENSA Castillo San Marcos, San Agustín - Florida

Fuente del plano: Historic American Buildings Survey. U.S. Department of the Interior. National Park Service. Branch of Plans and Design.

Fuente vista satelital: Google earth

Fuente de recreación del esquema defensivo: Trabajo propio



Tercer nivel defensivo

En este tercer nivel defensivo, la línea de defensa se hacía desde las cortinas. Desde allí, los *fusileros*, estratégicamente ubicados en las propias *cortinas* de la fortificación y en los baluartes abrían en fuego abierto hacia los *revellines*, las *medias lunas*, las *tenazas* y todas las construcciones defensivas exteriores. El alcance de estos disparos llegaba hasta los *glacis* o sobre las posiciones anteriormente descritas.

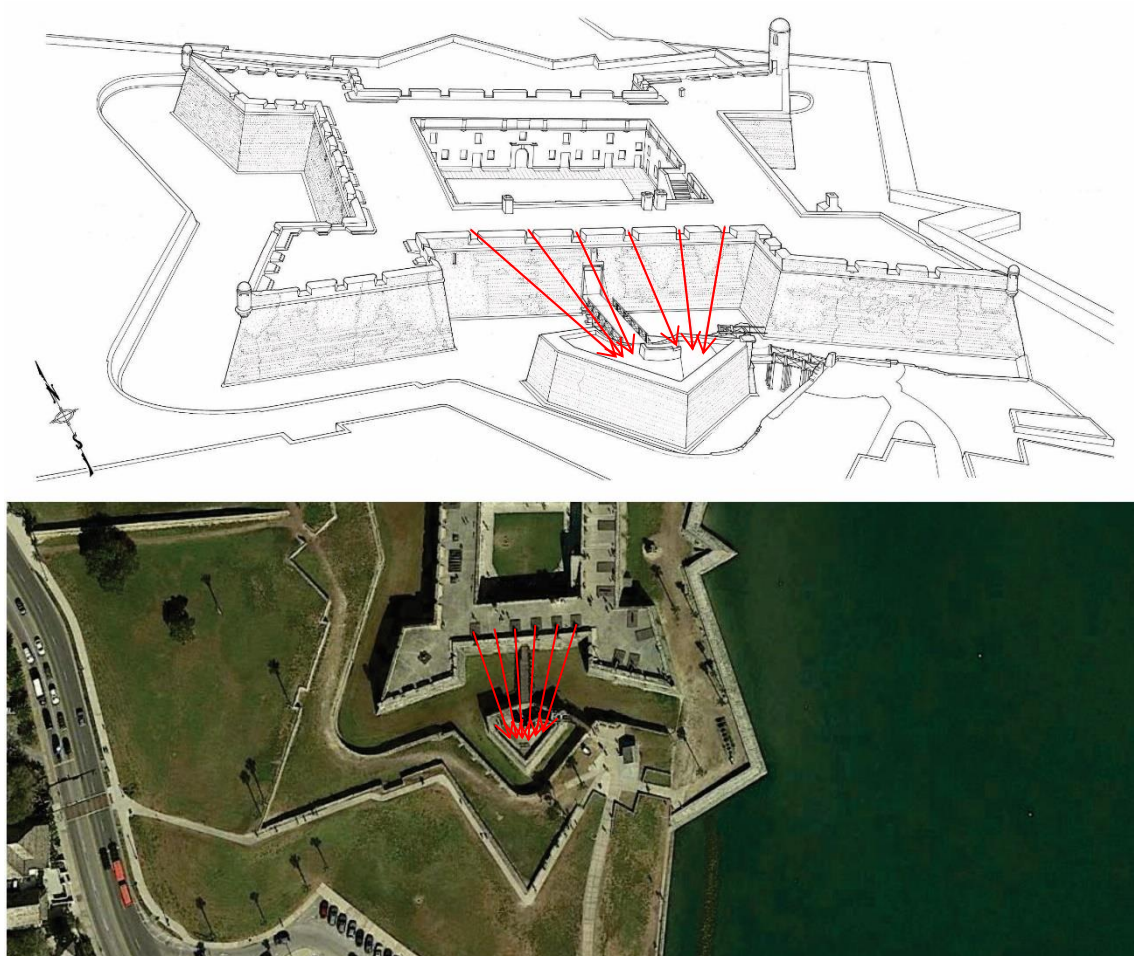


Figura: 24

TERCER NIVEL DE DEFENSA Castillo San Marcos, San Agustín - Florida

Fuente del plano: Historic American Buildings Survey. U.S. Department of the Interior. National Park Service. Branch of Plans and Design.

Fuente vista satelital: Google earth

Fuente de recreación del esquema defensivo: Trabajo propio



Cuarto nivel defensivo

Siguiendo el principio de *flanqueo* y en el desafortunado caso de que el ejército adversario llegara a alcanzar las cortinas, entrarían en acción los *barrefosos* como defensa rasante, ubicadas al ras del agua o suelo del *foso*. El abanico de acción sería contra todo lo que se moviera entre los dos bastiones, este ataque se hacía con *mosquetería* o con la *metralla de la artillería*.

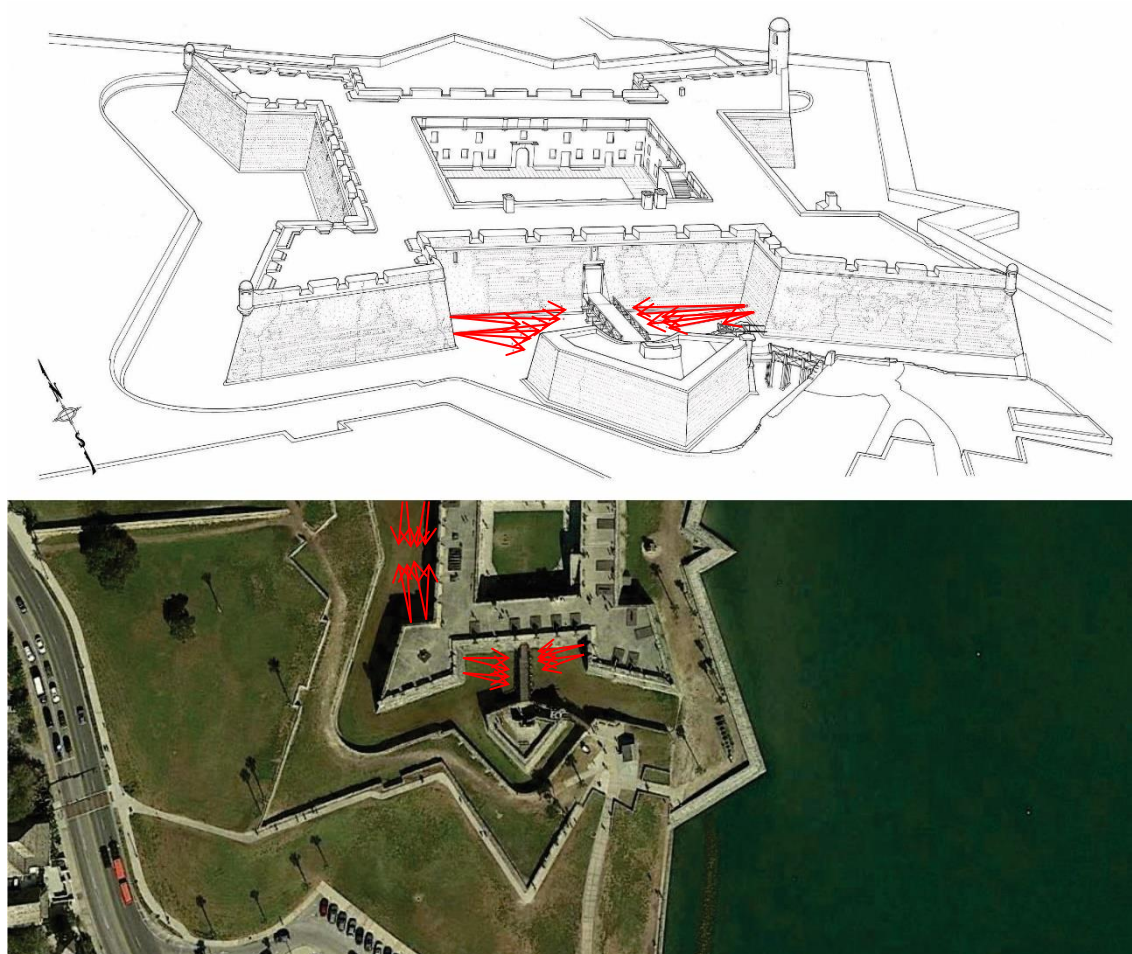


Figura: 25

CUARTO NIVEL DE DEFENSA Castillo San Marcos, San Agustín - Florida

Fuente del plano: Historic American Buildings Survey. U.S. Department of the Interior. National Park Service. Branch of Plans and Design.

Fuente vista satelital: Google earth

Fuente de recreación del esquema defensivo: Trabajo propio



Quinto nivel defensivo

La mayor responsabilidad de la defensa de la plaza estaba en las piezas de artillería, posesionadas en los *flancos de los baluartes*. Estos últimos con los *barrefosos* en las cortinas podían masacrar al enemigo mediante el fuego cruzado

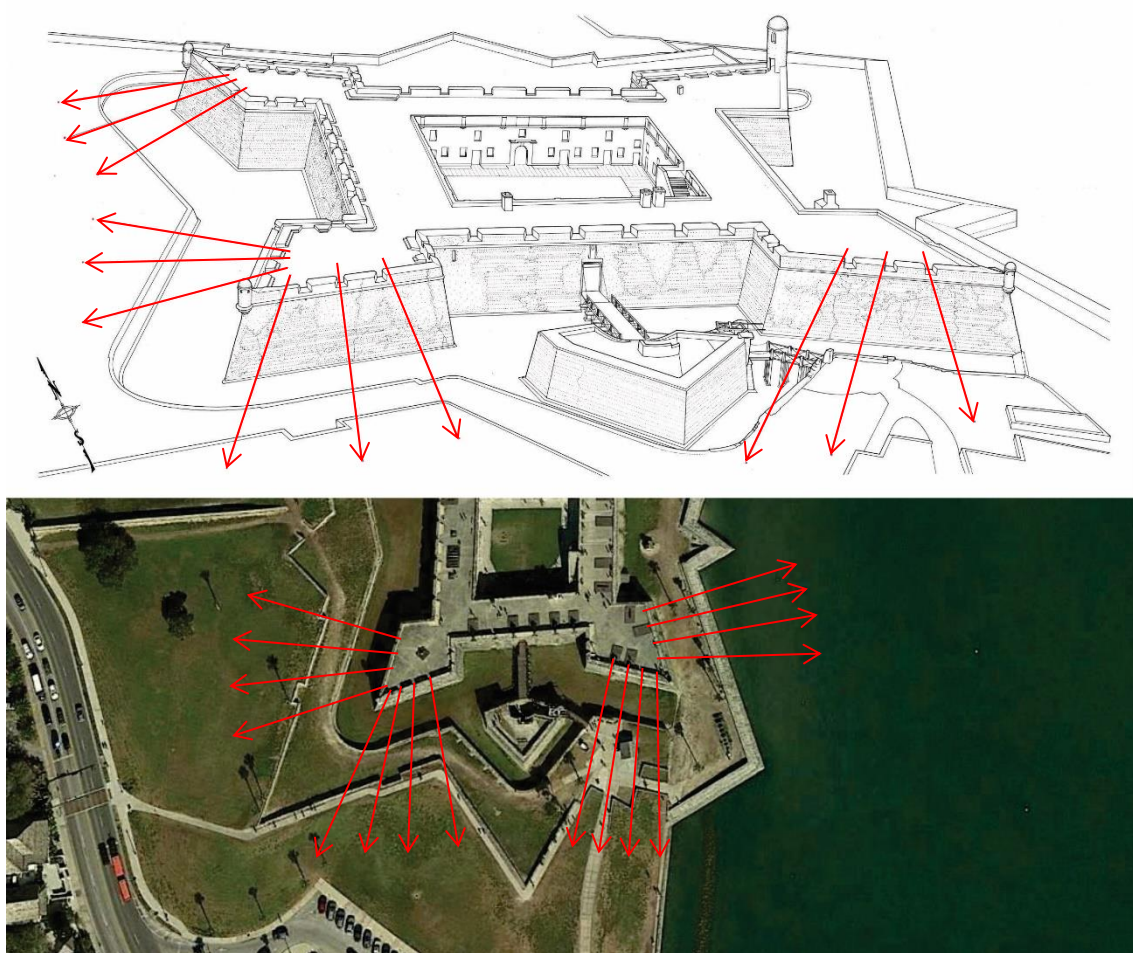


Figura: 26

QUINTO NIVEL DE DEFENSA Castillo San Marcos, San Agustín - Florida

Fuente del plano: Historic American Buildings Survey. U.S. Department of the Interior. National Park Service. Branch of Plans and Design.

Fuente vista satelital: Google earth

Fuente de recreación del esquema defensivo: Trabajo propio



Sexto nivel defensivo

Este nivel de defensa se ubicaba en las plataformas de maniobras, denominado *adarve*, en los baluartes como elemento esencial de la fortificación. Allí las bocas de la artillería que disparaban desde los *parapetos*, en donde se abren las cañoneras, de las caras de los baluartes tenían gran poder destructor, su principal acción era el hostigamiento contra el enemigo a gran distancia y de esa manera también cubrían la defensa de los *revellines*, o las medias lunas y el mismo foso.

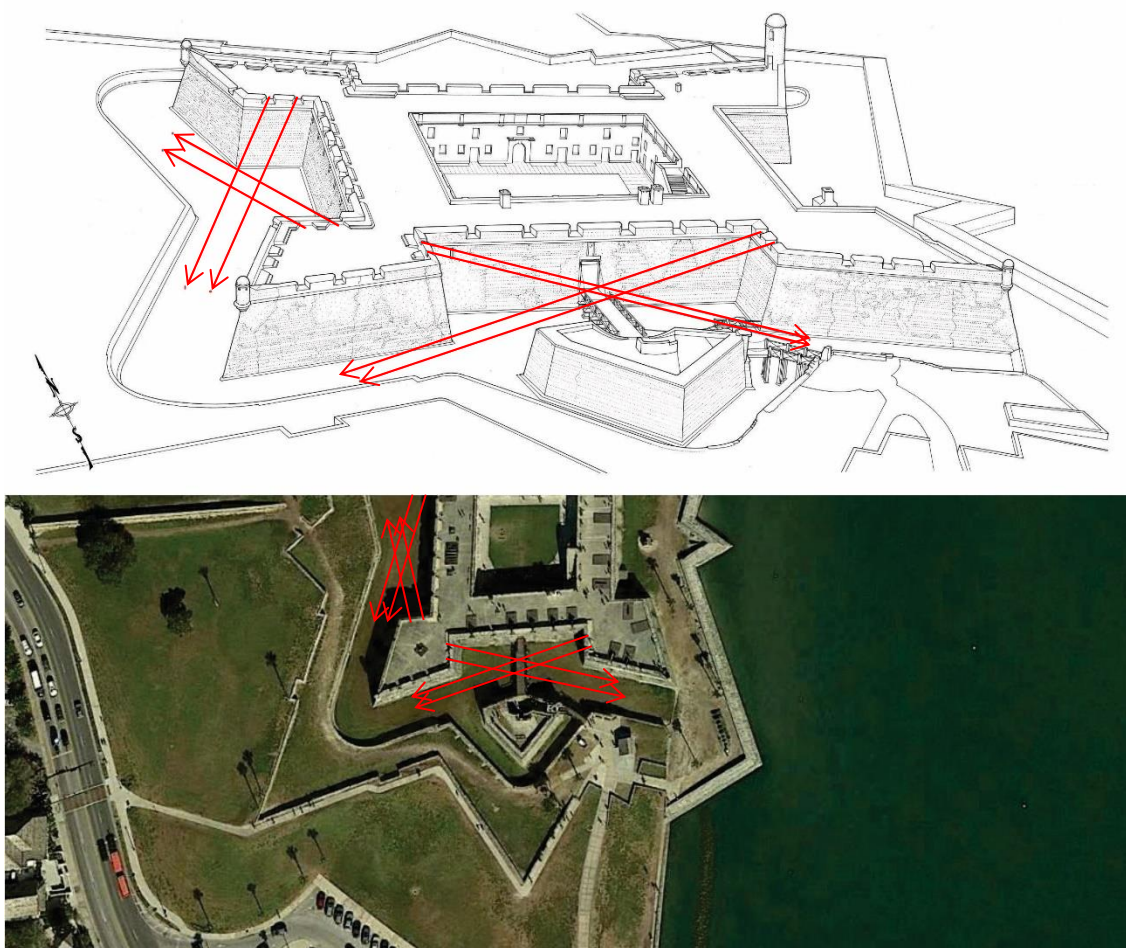


Figura: 27

SEXTO NIVEL DE DEFENSA Castillo San Marcos, San Agustín - Florida

Fuente del plano: Historic American Buildings Survey. U.S. Department of the Interior. National Park Service. Branch of Plans and Design.

Fuente vista satelital: Google earth

Fuente de recreación del esquema defensivo: Trabajo propio

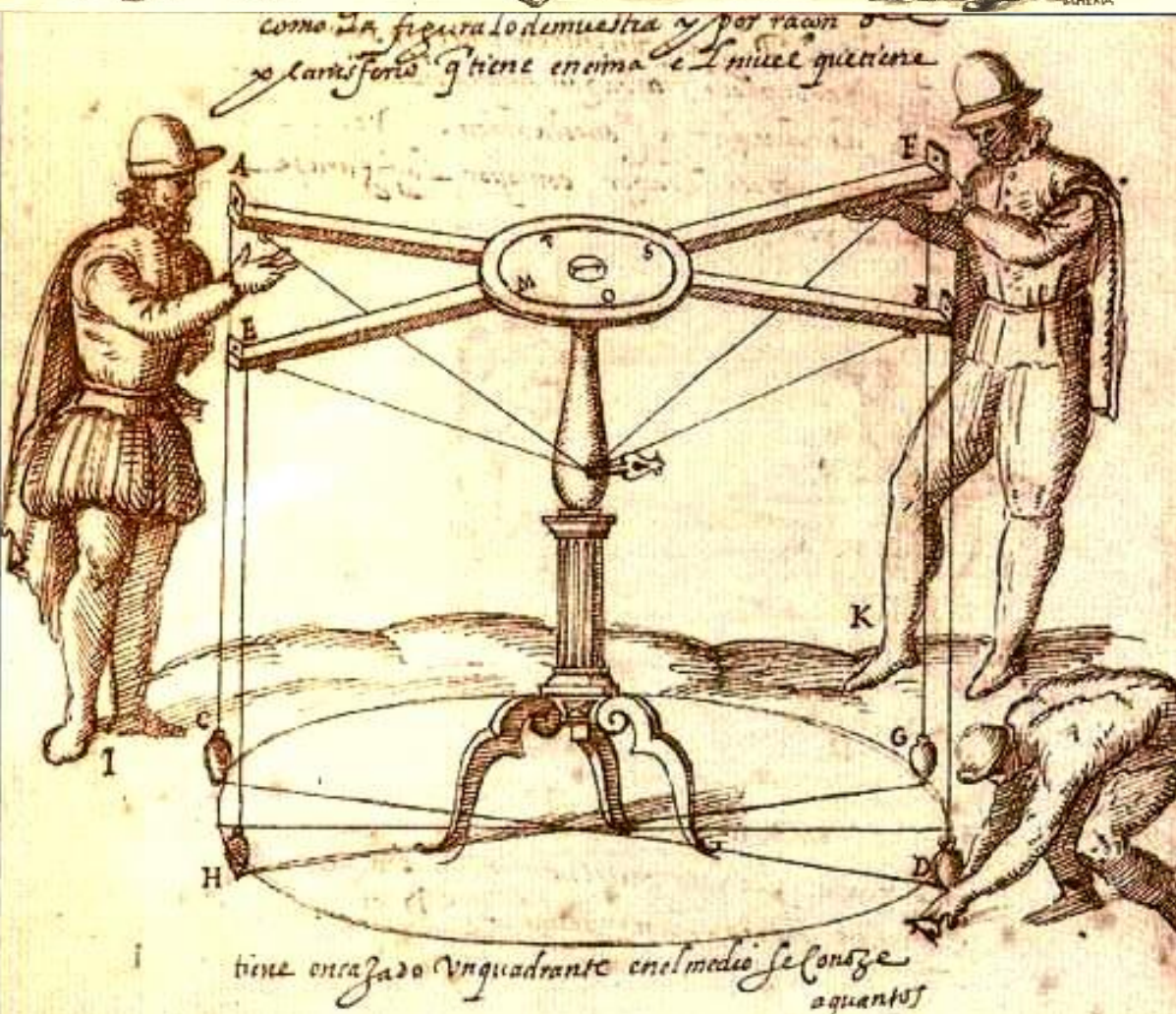


ITINERARIO CULTURAL DE “LA CARRERA DE INDIAS” Y SU ARQUITECTURA DEFENSIVA
Arquitectura, Patrimonio y Turismo Cultural

Mynerva Modesta Velazco Gómez

CAPÍTULO VII

Los Tradadistas de la Fortificación desde el siglo XVI al XVIII. Las Academias de Matemáticas. Los Arquitectos e Ingenieros Militares destacados. La Matemáticas y la Geometría como ciencias especulativas en el Arte de la Guerra y la Fortificación. ¿Se creó una Escuela de Fortificación Hispanoamericana?



HOMBRES NIVELANDO Y EL CUERPO DE INGENIEROS DEL REY

Grabado del Siglo XVI, que ilustra el método para nivelar en la construcción. Ubicado en Los Veintiún libros de los ingenios y máquinas de Juanelo Turriano. Quinto Volumen, en la Biblioteca Nacional de Madrid.

Fuente: Juanelo Turriano: Los Veintiún Libros de los Ingenios y Máquinas de Juanelo Turriano. Transcripción del manuscrito con Prólogo de Pedro Laín Entralgo. Tomo I, Figura 24, pág. 152



“La fortificación española en el Nuevo Mundo, tiene sobrados méritos para ser considerada, tras los más rigurosos análisis, como «Escuela de Fortificación Hispanoamericana», que la sitúan entre las primeras del «Arte de Fortificar» y que fue denunciada por vez primera en el XXXVI Congreso Internacional de Americanistas, Sevilla 1966. Exposición que aceptada en todos sus términos y recogida en las actas del Congreso, ha servido de fundamento esencial a los historiadores de la arquitectura e ingeniería militar española en América”.

José Manuel Zapatero¹

La Escuela de Fortificación Hispanoamericana.

1. Los Tratadistas y los Tratados clásicos de la Fortificación

En todos los imperios, el poder hegemónico sobre el territorio y sus habitantes ha sido una meta alcanzar y también a proteger de las incursiones enemigas, para ello siempre se ha establecido un proyecto defensivo, apoyado en el “*arte de la guerra*”, donde la arquitectura defensiva en comunión con el territorio, en una suerte de ciencia-militar, ha sido y será la estructura física encargada a lograr tal fin. De ahí que, el tema de la *fortificación* siempre ha sido un objetivo militar imprescindible para tal fin. Para lograrlo, los grandes arquitectos-constructores han dedicado su sapiencia, dejando a través de la historia su legado tecnológico, donde las diversas disciplinas de la matemática, la geometría, la utilización de los materiales etc., se han unido formando un *corpus de conocimiento técnico*, cuya aplicación a permitido la construcción de ciudades con sus respectivas defensas militares.

Pero antes de adentrarse en los *Tratadistas* y sus *Tratados de la Fortificación*, que destacaron en el Renacimiento y luego en la Edad Moderna, se hace imprescindible una búsqueda de referencias sobre el “*arte de la guerra*” en el periodo clásico y los grandes autores de la *Arquitectura* y las *Artes para Construir*. Para este particular se ha consultado

¹ ZAPATERO, José Manuel. (1985). *La Escuela de Fortificación Hispanoamericana*. Consideración General. Biblioteca CEHOPU. Madrid, pág. 66. Consultada la página web PDF, en fecha 3 de diciembre del 2015: http://www.cehopu.cedex.es/img/bibliotecaD/PyF_2



la investigación del Dr. Jorge Alberto Galindo Díaz,² especialmente el Capítulo I, denominado: "*las Fuentes Clásicas y la Transición Medieval*" y el encuentro es inmediato porque los tratadistas clásicos y sus obras fueron la base del conocimiento tecnológico-constructivo en la era clásica y en la definición de los *órdenes arquitectónicos*, en consecuencia cobraron una singular importancia en las diversas disciplinas que conformaron el "*corpus de conocimiento*" que formalizaron las formas de construir de las ciudades antiguas y sus correspondientes defensas militares. Ellos fueron *Marcus Vitruvius Pollio*³ y *Flavius Vegetius Renatus*,⁴ con su legado en los *Tratados Clásicos*.

Siguiendo los aportes de la investigación del Dr. Galindo Díaz, se hace necesario citar el *Tratado* denominado "*De Architectura Libri Decem*", la obra maestra de *Vitrubio*, estructurada en 10 libros e inspirada en los teóricos helenísticos. En su contenido están, expresamente destacados, los inventos del gran matemático y arquitecto griego *Ctesibios*,⁵ a quien *Vitrubio* admiraba profundamente, ya que era considerado un gran investigador, de la geometría con sus aplicaciones y de los fenómenos naturales; después de *Arquímedes*. La compilación de su obra fue totalmente recogida por el retórico y gramático griego *Ateneo de Náucratis* y por el escritor griego *Filón de Bizancio*, este

² GALINDO DÍAZ, Jorge Alberto. (1996). *El Conocimiento constructivo de los Ingenieros Militares del siglo XVIII. Un estudio sobre la formalización del saber técnico a través de los tratados de arquitectura militar*. (Tesis doctoral), Universidad Politécnica de Catalunya, Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona. Barcelona, págs. 14-28.

³ VITRUVIO POLIÓN, Marco. (2009). *Los diez libros de Arquitectura*. Con prólogo de D. Rodríguez, "*Vitruvio y la piel del clasicismo*". Editorial Alianza. Madrid, págs. 11-51. Referencia bibliográfica: Vitrubio o *Marcus Vitruvius Pollio*: fue un gran arquitecto, también escritor, ingeniero y tratadista romano del siglo I a.C. Es el autor del tratado sobre arquitectura más antiguo que se conserva y el único de la Antigüedad clásica.

⁴ FLAVIO VEGECIO, Renato. (2006). *Compendio de técnica militar*. Editorial Cátedra. Madrid. Referencia bibliográfica: *Flavius Vegetius Renatus* o *Vegecio*: fue un escritor del imperio romano del siglo IV. Se le reconocía como un "*vir illustris et comes*" traducido dice: "hombre ilustre y afable" términos estos que, en el latín de la época, le señalan como un personaje cercano al emperador de Roma.

⁵ CTESIBIOS: Sus orígenes se establecen en Alejandría, en el siglo III a.C.. Está considerado como un gran investigador científico, orientada hacia la hidráulica y los fenómenos naturales, por ello se le considera el "padre de la pneumática". Escribió varios ensayos sobre la elasticidad del aire, entre ellos su *Memorabilia*, pero estos no sobrevivieron.

PERRAULT, Claude. (1761). *Compendio de los diez libros de arquitectura de Vitruvio*. en la imprenta de D. Gabriel Ramírez, Madrid.

COLIN, Ronan. (1988). "*Histoire mondiale des sciences*", 2ª édition, Seuil. Se describen las mejoras que introdujo *Ctesibios* en el diseño de las clepsidras.



último destacó por sus escritos sobre mecánica denominada: "*Mechanike sintaxis*" o Tratado de Mecánica.

Vitruvio destacó con sus obras en el área de la arquitectura, entre ellas se encuentra la *basílica de Fanum*,⁶ ubicado en Italia, en la que se aprecia su pensamiento, su maestría en la traza y uso de los órdenes clásicos, de los materiales, de las técnicas decorativas, de la construcción y del concepto sobre los tipos de edificios; también el manejo de la hidráulica, el uso de los colores, el conocimiento técnico de la mecánica y la gnomónica. Todos estos principios no solo fueron puestos en práctica, sino que también fueron dejados como legado en su *Tratado*.

Igualmente, dejó sus excelentes aportes, en el área del "*arte de la guerra*" y la arquitectura defensiva; estos apartados se encuentran en el último libro de su tratado "*De Architectura Libri Decem*", específicamente en el capítulo III del Libro I,⁷ que refiere a la edificación de murallas y del tenor siguiente:

"Las partes de la Architectura son tres: Construcción, Gnomónica, y Maquinaria. La Construcción se divide en otras dos; una es la edificación de las murallas y obras públicas; y la otra la de las particulares. Los edificios públicos se dividen en tres clases; una pertenece á la defensa, otra á la religión, y otra a la comodidad. Para la defensa son los muros, torres y puertas; inventado todo para rechazar en todos tiempos las invasiones de los enemigos..."

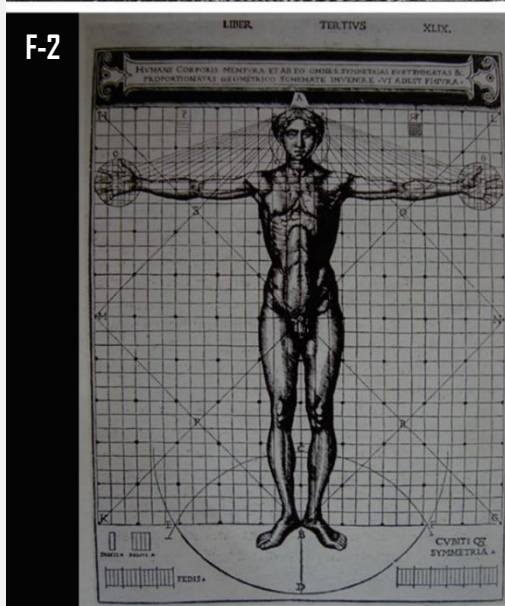
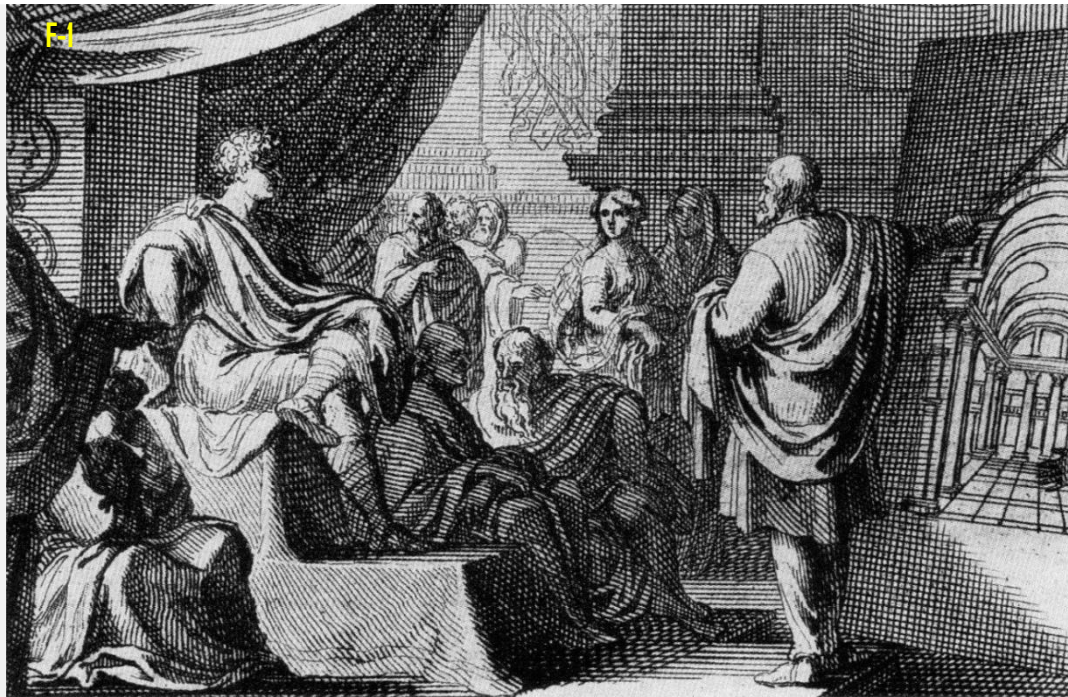
Página: 14

También su Libro V, en el cap. X.5. guarda su importancia, ya que allí están las descripciones de las máquinas de tracción, las elevadoras de agua como la *rueda hidráulica*,⁸ en la cual profundizó en cuanto a su mecánica de acción, y todos artefactos bélicos, tales como las catapultas, ballestas, tortugas, etc.

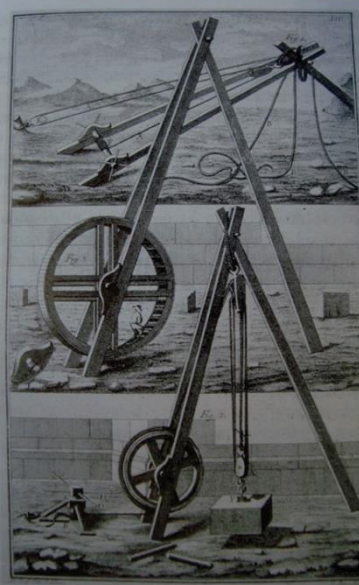
⁶ Esta basílica, es conocida como La *basílica de Ortona*, está situada junto al foro y se cree que es la descrita por Vitruvio en el volumen III de su obra *De Architectura*

⁷ VITRUVIO POLION, Marco. (1787). *Los diez libros de Architectura*. Editorial: Imprenta Real. Madrid, pág. 14. Se ha utilizado la traducción castellana de Josep ORTIZ (1787), edición facsímil, 1987.

⁸ La rueda de Vitruvio era vertical y el agua la empujaba por abajo; unos engranajes tenían la finalidad de cambiar la dirección del giro y aumentar la velocidad de las muelas; se calcula que con la energía producida por una de estas ruedas se podían moler 150 kg de trigo por hora, mientras que dos esclavos solo molían 7 kg.



F-3



Grabado: 17

PORTADA Y GRABADOS DEL TRATADO DE VITRUVIUS DE ARCHITECTURE LIBRI DECEM

F-1: Es el más antiguo que se conserva y fue tomado por los arquitectos renacentistas como referencia de primera mano para el conocimiento de las manifestaciones arquitectónicas de la antigüedad greco-latina.

F-2 y F-3: *Marcus Vitruvius Pollio*, describe a la arquitectura descansando en tres principios: La Belleza (*Venustas*) - La Firmeza (*Firmitas*) - La Utilidad (*Utilitas*)

Fuente: Grabado digitalizada por la Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Página web oficial: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/928/11/de-architectura-libri-decem/>



Por lo antes planteado, sería muy acertado decir que, en el *Renacimiento* se hizo un redescubrimiento del *Tratado de Vitrubio*, y en consecuencia los *Tratados de Fortificación* fueron presas de las influencias vitruvianas.⁹ Tenemos, por ejemplo: el grabado, en sus diversas técnicas, el cual cobró fuerza en la pedagogía y contribuyó a la divulgación de los proyectos de arquitectura civil y militar, todo esto, facilitado por el uso de la imprenta,¹⁰ como el medio de divulgación y de difusión de las imágenes, a través de la impresión de libros ricamente ilustrados.

Siguiendo lo establecido en este capítulo, se hace referencia a la obra asistemática y de valor muy desigual, denominada "*Epitoma Rei Militaris*", que como Tratado del "*arte militar*" legó a la posteridad *Flavio Vegecio Renato*. También conocido como *Vegecio*. La cual fue una obra que trascendió los límites del tiempo clásico porque su vigencia estuvo presente hasta el Renacimiento.

Si bien es cierto que, no se tiene conocimiento de la vida de este renombrado escritor del imperio romano en el siglo IV. Sin embargo y pese a que su obra trata sobre la defensa, la táctica y la estrategia militar, de su propia definición sabemos que no se identificó como militar, sino como un "*vir illustris et comes*",¹¹ términos estos que, en el latín de la época, le señalaron como un personaje cercano al emperador de Roma y considerado como un hombre ilustre y afable.

Haciendo un paréntesis para detallar la obra "*Epitoma rei militaris*",¹² diremos en su favor, que se describe como un *Tratado síntesis* de las "*Artes de la Guerra*", siendo los escritos de los antiguos estrategas militares, especialmente de los romanos, su principal fuente de documentación. Igualmente se observa una laboriosa y ordenada explicación de cómo combatían las *legiones militares*, las cuales construyeron y sostuvieron el imperio

⁹ *De Architectura, Libri Decem* conocido y empleado en la Edad Media, se reeditó en Roma en 1486, ofreciendo a los artistas del Renacimiento, un canal privilegiado mediante el cual poder reproducir las formas arquitectónicas de la antigüedad greco-latina. Aupando así la admiración por las virtudes de la cultura clásica tan propio de la época.

¹⁰ La imprenta llegó a España con retraso y su instalación se llevó a efecto en Segovia, en el año 1472 a instancias de Juan Arias Dávila, obispo de Segovia.

¹¹ FLAVIO VEGECIO, Renato. (2006). *Compendio de técnica militar*. Editorial Cátedra. Madrid.

¹² "*Epitoma rei militaris*": también conocida como *De Re Militari*, traduce: Compendio de técnica militar. A esta obra le siguió: *Digesta Artis Mulomedicinae*, un tratado de veterinaria sobre las enfermedades de caballos y mulos.



Romano. Pero, especialmente, refiere el cómo debían combatir las nuevas legiones, para salvar el gran imperio de la invasión de los bárbaros.

Otro de los tópicos de esta obra es el pensamiento y la filosofía de carácter militar que le imprimió *Vegecio*; la cual se deduce de la siguiente máxima: "*si vis pacem, para bellum*", que traduce: "*si quieres la paz, prepara la guerra*", aunque el texto original dice exactamente: "*igitur qui desiderat pacem, praeparet bellum*" cuya traducción es: "*así que quien desee la paz, que prepare la guerra*", esta máxima se encuentra en el prefacio del Libro III.

Es evidente que no pretendió inventar una nueva forma de combatir, ni menos aún se detuvo a explicar bajo su responsabilidad cuenta, el cómo se combatía en su época. Pero, si hizo hincapié en la necesidad primaria de que los combatientes tuviesen una disciplina y destreza de alto nivel para asegurar la victoria en el campo de batalla. Así lo expresó *Vegecio* en el Libro I de su obra, la cual transcribimos a continuación:¹³

"La victoria en la guerra no depende completamente del número o del simple valor; sólo la destreza y la disciplina la asegurarán. Hallaremos que los romanos debieron la conquista del mundo a ninguna otra causa que el continuo entrenamiento militar, la exacta observancia de la disciplina en sus campamentos y el perseverante cultivo de las otras artes de la guerra".

Libro I, Capítulo I.

El *Tratado*, en sí, es una apología al excelente uso de las tácticas y de las estrategias militares por parte del ejército romano. Igualmente, hace alusión a las glorias y al mismo *emperador Graciano*, que desde su punto de vista lo considera una persona deificada. Esta última referencia sitúa el origen de la obra, posterior a la muerte de éste gobernante, aproximadamente en el año 383 d.C. Originalmente, el *Tratado* era solo el Libro I y de comportamiento independiente, pero a rogatoria del emperador, lo amplió con tres libros más, quedando el *Tratado* estructurado en cinco libros.¹⁴

¹³ Ibídem. Cita de *Vegecio*. Del libro I, capítulo I

¹⁴ El libro primero: enseña a fondo sobre la elección de los más jóvenes, de qué lugares o cuáles han de ser aceptados como soldados, o con qué ejercicios de armas han de ser instruidos. El libro segundo contiene la costumbre de la antigua milicia romana en la que puede formarse al ejército de infantería. El libro tercero expone todas las clases de artes que parecen necesarias para el combate en tierra. El libro cuarto enumera todas las máquinas con las que se asedian o se defienden las ciudades, y extiende sus explicaciones sobre la fortificación de las ciudades, valorizando la fuerza de estas mediante la solidez de las murallas. El libro Quinto trata sobre los preceptos de la guerra naval.



La sencillez y la practicidad, tanto del lenguaje como el planteamiento de conceptos, con el cual fue manejado todo el contexto formativo del *"arte de la guerra"* en el Tratado: *"Epitoma Rei Militaris"*, también conocido como *"Rey Militaris Instituta"*, hizo que este se convirtiera en la referencia inmediata de los cuerpos militares de la *Edad Media*, los del *Renacimiento* e incluso en la *Edad Moderna*. Y, por lo minucioso, descriptivo y organizado de su relato, hizo que fuese considerado una importante fuente para los historiadores, importancia esta que aún se mantiene en la actualidad.

Como se ha venido diciendo, en el Tratado de *Vegecio* no hay exposición explícita sobre las formas de diseño y construcción de la fortificación como tal, para garantizar su inexpugnabilidad. Esta observación, también la hizo el Dr. Galindo Díaz, en su investigación. Y, se planteó la siguiente pregunta: *"¿qué hace inexpugnable una fortaleza: su posición en un lugar o su geometría?"* La respuesta considerada por el Dr. Galindo Díaz fue la siguiente:¹⁵

"Las plazas y los castillos son fuertes por su ventajosa situación, por el Arte, ó por lo uno y lo otro, que es lo mejor. Por naturaleza, cuando están situadas sobre alturas escarpadas rodeadas de Mar, de Lagunas, ó de algún caudaloso río. Por el Arte, cuando fortifican sus recintos Fossos y Murallas..."

Página: 217

En los resultados del análisis de esta premisa, hay una concordancia con el Dr. Galindo Díaz, al concluir que, la afirmación de *Vegecio*, sobre la gran importancia de la selección del sitio para la construcción de la fortificación, pero no es la única que debe ser cumplida, ya que la habilidad del profesional en la elaboración del trazado, más la objetividad en la ubicación de los elementos de forma estratégica para facilitar la defensa y su inexpugnabilidad es tan importante como la primera.

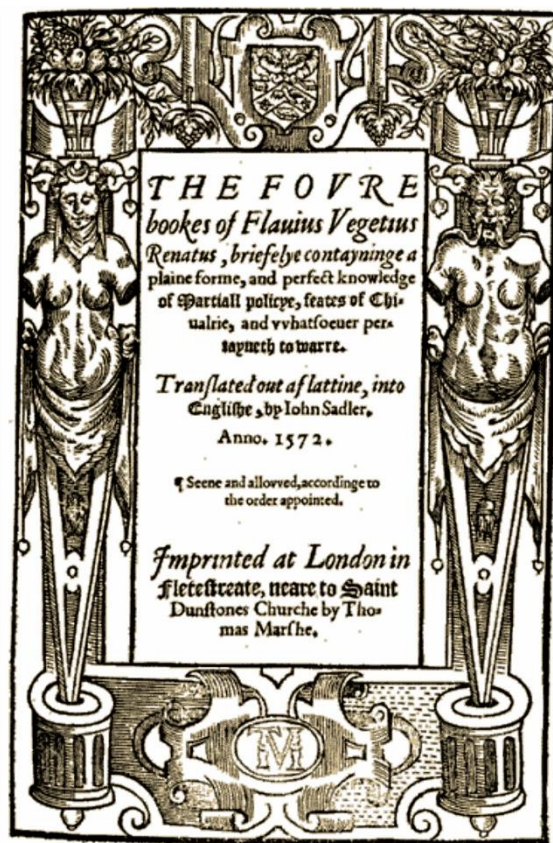
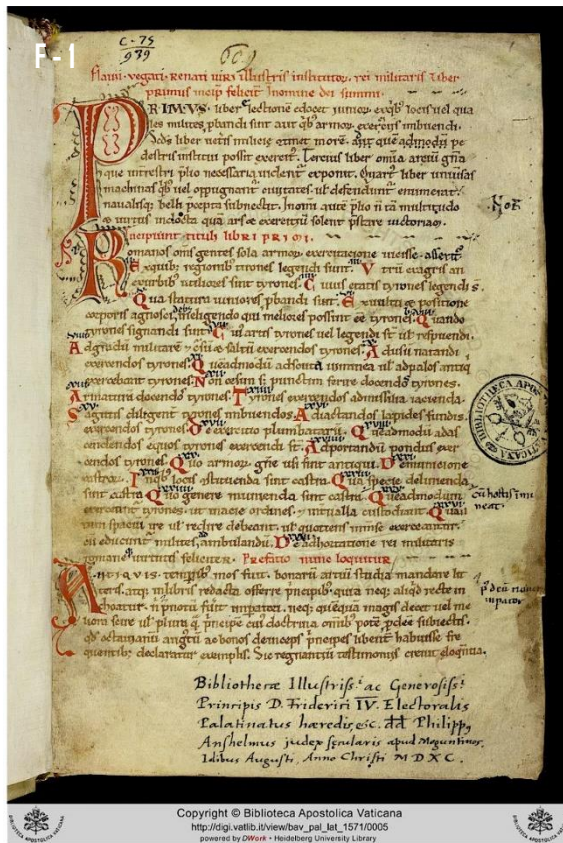
¹⁵ GALINDO DÍAZ, Jorge Alberto. (1996). *El Conocimiento constructivo de los Ingenieros Militares del siglo XVIII. Un estudio sobre la formalización del saber técnico a través de los tratados de arquitectura militar.* (Tesis doctoral), Universidad Politécnica de Catalunya, Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona. Barcelona. pág. 19.



Grabado: 18

TRATADO VEGECIO: VEGETIUS EPITOMA REI MILITARIS

Fuente: Biblioteca Nacional de Francia, web: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8451600t/f17.image>



Grabado: 19

" VEGETIUS EPITOMA REI MILITARIS "

F-1 y F-2: Tratado de Vegecio: Su eje central es la guerra romana y sus principios militares, como los métodos y las prácticas que dieron tanto éxito al imperio Romano. El documento data del siglo V. Fue la guía militar en la Edad Media e incluso tuvo vigencia después de la introducción del manejo de la pólvora. En el Tratado, Vegecio da instrucciones de cómo fortificar los lugares de acampada del ejército.

Fuente: Biblioteca Apostólica Vaticana.

F-3: Legión Romana: de la serie Roma – episodio: La última Legión. Es una leyenda clásica sobre la IX Hispania, una legión que desapareció sin dejar rastro para los historiadores.

Fuente: página web Romano Wallpapers Pack: <http://bsnscb.com/roman-wallpapers/39425193.html>



Se han descrito, en forma somera, las razones de cómo fue que *Vitruvio* y *Vegecio* se convirtieron en los puntos de referencia obligados a la consulta por los diferentes constructores, arquitectos y tratadistas del mundo de la construcción durante el Renacimiento y como sus principios influyeron en la Arquitectura Defensiva en la América española.

En otro orden de ideas de esta investigación se acota que, el *Renacimiento* y la *Edad Moderna* fueron eras muy prolijas ya que se han podido datar, no menos de 250 títulos de diferentes libros, consagrados al tema de la fortificación de plazas y ciudades, los cuales se imprimieron en Europa y donde el tema central y de especial importancia fue el mejoramiento del amurallamiento para ofrecer una mejor defensa contra las nuevas armas de la “*Artillería pirobalística*”.

La razón por la cual, las murallas se tienen como principal sistema defensivo, se debe a que siempre han sido el más antiguo de los elementos de la fortificación y, por la versatilidad de sus aplicaciones, jamás quedó en desuso una vez superada la tradición medieval, sin importar que, la edificación tomara la forma de castillo, fortaleza o ciudadela, este ítem ha sido analizado en el Capítulo VIII de esta tesis, páginas 699-709.

1.1. De la Fortificación Medieval a la del Renacimiento

El hilo conductor de los nuevos *Tratados* radicó, en el redescubrimiento de los *tratados clásicos*, entre ellos el de *Vitruvio*, es decir: una vuelta al pasado. Eso significó que toda esa motivación por parte de los humanistas de redescubrir, traducir y difundir las obras de los historiadores militares y los arquitectos griegos y romanos como *Vegecio*, *Vitruvio*, *Philon de Bizancio*,¹⁶ *Eliano el Táctico*¹⁷ y *Procopio*,¹⁸ dieran como consecuencia positiva, el rescate de viejas y efectivas tecnologías muy al propósito para el servicio del arte y la ingeniería militar del Renacimiento y la Edad Moderna.

¹⁶ BRUNSCHWING, Jacques y LLOYD, Geoffrey. (2000). *Diccionario Akal de El saber griego*. Ediciones AKAL, S. A. Madrid. págs. 373-376.

¹⁷ SÁNCHEZ ORENSE, Marta. (2012). *La fortificación y el arte militar en los tratados renacentistas en lengua castellana: estudio lexicológico y lexicográfico*. Primera Edición. Ediciones Universidad de Salamanca. España. pág. 30.

¹⁸ *Ibidem*.



Las influencias de los principios sistematizados del arte militar clásico se pueden considerar como muy contundentes. Esta afirmación se deduce de por cómo estos *tratados de fortificación* trataron sobre órdenes clásicos, el uso los materiales, la aplicación y diseño de las técnicas decorativas, la metodología de la construcción, por los tipos de edificios, las soluciones acertadas de la hidráulica, la aplicación de los colores, el desarrollo de la mecánica y la gnomónica, entre otras tantas.

Se agregó la definición de las fronteras de los nuevos estados modernos, lo cual demandó nuevas necesidades, especialmente para la defensa de los territorios; para la delimitación de los mismos y con ello la necesidad militar-defensiva de los habitantes que vivían en ellos, por estar estos involucrados directamente y por ser sus pobladores naturales. Esto hizo que la guerra se convirtiera en un asunto de *prioridad político-territorial*, la cual debía ser resuelta por los mandatarios de los diferentes países. En consecuencia, esta situación requirió la necesidad de capacitar e instruir a estos ciudadanos para garantizar los resultados de las guerras limítrofes y, que mejor forma que el uso de los *Tratados militares y de fortificación*. He aquí otra de las razones por las cuales el tema de los Tratados cobro fuerza durante el renacimiento.

En los inicios del siglo XVI, la estrecha dependencia entre las fortificaciones y la urbanística, más las propiedades estéticas de la construcción abaluartada, también conocida como “*bastionada*” fueron objetos de estudio muy importantes. Uno de ellos fue el realizado por: el arquitecto y pintor alemán *Alberto Durero*, quien en sus últimos tiempos decidió comprometerse en un estudio que dio como legado un tratado de urbanismo militar llamado: “*Tratado de Arquitectura y Urbanismo Militar*”,¹⁹ en el cual explica los criterios viables para la defensa de las ciudades, incluyendo los emplazamientos para las piezas de artillería.

¹⁹ DURERO, Alberto. (27 DE OCTUBRE 2004). *Tratado de Arquitectura y Urbanismo Militar*. Traducción y estudio filológico por Emilio J González García. Editorial: Ediciones AKAL S. A. Madrid, pág. 26-49.

MORA PIRIS, Pedro. (2010). *Tratados y tratadistas de fortificaciones: siglo XVI al XVIII*. En: *Cartografía Histórica en la Biblioteca de la Universidad de Sevilla*. Sevilla, España. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, pág. 10.

GONZÁLEZ GARCÍA, Juan Luis. (2004). *Tratado de arquitectura y urbanismo militar*. Editado por: Ediciones AKAL S.A., Madrid.



Para interpretar a Durero, es conveniente estudiar la síntesis que hizo Viollet-Le-Duc sobre la proposición del citado arquitecto alemán, sobre los sistemas constructivos de la fortificación, fundamentados en las formas geométricas básicas, especialmente lo referido a los muros, los cuales, según el concepto de Durero debían ser concéntricos, inclinados y soportados por contrafuertes transversales, en cuyo perímetro se situaban las troneras para las baterías de los cañones y debían distribuirse tanto en la base como en su parte superior.

También los italianos revolucionaron el *arte militar*, ya que establecieron nuevos conceptos nacidos de los requisitos impuestos por los recientes avances de la armamentística. Y, en este paneo de grandes tratadistas se encuentra a *Leonardo da Vinci* y sus varios modelos de máquinas y equipos bélicos terrestres, acuáticos y aéreos, incluyendo los estudios balísticos y la confección de armas. Como lo expresa el Dr. Pedro Mora Piris:²⁰

“... hemos de partir de Leonardo da Vinci, quien con sus ideas de transformar el mundo, para hacerle más fácil y comprensible, utilizando ingenios, máquinas y los más variados inventos, llegamos al siglo XVII. Sobre esa base de partida, en la que Leonardo representa el arquetipo de unos nuevos personajes, su labor a caballo de la ciencia y el conocimiento, abrió nuevos espacios al servicio del Hombre”.

Página: 13.

El ingeniero militar Pietro Cattaneo Senese, con su destacado tratado: “*I Quattro Primi Libri di Architettura*”,²¹ publicado en el año 1554. Conformado por cuatro libros donde define la teoría de la arquitectura y el diseño de fortificaciones, incluyendo la arquitectura eclesiástica y la civil. Igualmente, las obras del arquitecto, escultor y pintor: *Francesco di Giorgio Martini*, quien llegó a la consideración final de ver a los baluartes y

²⁰ MORA PIRIS, Pedro. (2010). *Tratados y tratadistas de fortificaciones: siglo XVI al XVIII*. En: *Cartografía Histórica en la Biblioteca de la Universidad de Sevilla*. Editorial: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, pág. 10.

²¹ CATANEO SENESE, Di Pietro. (1554). *I Quattro Primi Libri di Architettura*. Editorial: in casa de Figliuolo Aldo. Italia. Consultada la página web oficial de la Universidad de Sevilla. Fondos digitalizados antiguos, en fecha 23 de mayo 2013: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/1708/17/i-quattro-primi-libri-di-architettura-di-pietro-cataneo-senese/>



las cortinas como una unidad indisoluble, generándose la figura defensiva del "*frente abaluartado*",²² fundamento de la fortificación moderna.

La relevancia de la obra del arquitecto militar *Giovanni Battista Calvi*, en la historia de la fortificación española y la gran influencia ejercida, en las fortificaciones realizadas posteriormente en los reinos de España. Su planteamiento sobre la globalización defensiva para la Península Ibérica, mediante un proyecto macro de fortificación está considerado como muy acertado y fue la primera propuesta realizada, en el siglo XVI.

Si bien es cierto que no hay un tratado como tal, realizado por Calvi, sin embargo, las cartas y memoriales escritas por él, se han convertido en una gran fuente de información sobre sus actividades profesionales. Estas fuentes documentales se encuentran, en su mayoría, conservadas en el *Archivo General de Simancas*, mientras que, otros fondos están en archivos nacionales y extranjeros.

Otra de las personalidades relevantes como tratadista fue el humanista y arquitecto *León Battista Alberti* con sus tratados "*Los diez libros de arquitectura*" y "*De re ædificatoria*", en las cuales expresa esa nueva visión sobre el arquitecto, también su curioso concepto del *arte* y la no menos singular definición de la *idea*, cuando declara categóricamente que:

*"...el artista en este contexto social no debe ser un simple artesano, sino un intelectual preparado en todas las disciplinas y en todos los terrenos".*²³

León Baptista Alberti.

Alberti definió claramente que: la matemática, la creatividad, la inventiva y el saber dar las proporciones son las verdaderas funciones del arquitecto. De donde se deduce que, retomó la interpretación vitruviana de la arquitectura y afirmó que ésta no se limitaba a la

²² Visitada la página web oficial: http://www.aforca.org/carlos_iii.htm En fecha 22 de junio 2013. Ficha técnica de AFORCA, Fortalezas y Murallas en Cartagena. Carlos III.

²³ KURILO, Diego Alonso. Biblos: (30 de septiembre de 2014). *Arquitectura simbólica*. Editorial: Sophia Lux. Argentina, págs. 147-148.

GALINDO DÍAZ, Jorge. (1996). *El Conocimiento constructivo de los Ingenieros Militares del siglo XVIII. Un estudio sobre la formalización del saber técnico a través de los tratados de arquitectura militar*. (Tesis doctoral), Universidad Politécnica de Catalunya, Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona. Barcelona, págs. 30-31.



mera construcción, porque la verdadera arquitectura está dotada de *virtud*, siendo este el concepto clásico asociado al dominio de los hombres.²⁴

En el Renacimiento tardío, el italiano *Andrea Palladio*, considerado uno de los arquitectos más influyente en su época. Su obra y su *Tratado “Los cuatro libros de arquitectura”*²⁵ es un gran referente de la historia y crítica de la arquitectura, en el mundo occidental, por el evidente significado e influencia en los siguientes siglos tanto en Estados Unidos como en Europa.

Su fuente de inspiración fue la arquitectura clásica antigua y de allí reelaboró los nuevos elementos de la arquitectura renacentista, expresada con gran sencillez, la pureza del trazo, la funcionalidad del espacio, el manejo de la proporción y la integración al paisaje, dotando de gran singularidad sus obras arquitectónicas, las cuales hoy día destacan y son consideradas un Patrimonio Cultural a preservar. Creando de esa forma una continuidad entre la arquitectura de la Roma clásica, hilando con la de su época y conectando a la arquitectura contemporánea.

Su Tratado está organizado en cuatro libros y es una combinación de sus proyectos con la teoría y la práctica. En el mismo enseña la simplicidad y la pureza de la arquitectura clásica y como buen humanista la escribió en una lengua vernácula y tuvo la delicadeza de ilustrarlo con sus propios dibujos. Pero, la consideración más importante fue los varios objetivos a lograr, entre ellos se encuentra *la racionalización de la producción arquitectónica* y el poder demostrar *la supremacía de los romanos en el mundo de la construcción*.

²⁴ BENEVOLO, Leonardo. (2008). *Storia dell'architettura del Rinascimento*. Roma-Bari: Editorial Laterza, Italia.

GALINDO DÍAZ, Jorge. *El legado técnico de los tratados de fortificación en América hispánica*. Revista APUNTES. Volumen 17, números. 1-2: 101-108.

GALINDO DÍAZ, Jorge. *La construcción de murallas: un aspecto del saber constructivo presente en los tratados de arquitectura militar (siglos XVI al XVIII)*. Ponencia del Dr. Jorge Galindo Díaz). Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Madrid, 19-21 septiembre 1996, eds. A. de las Casas, S. Huerta, E. Rabasa, Madrid: I. Juan de Herrera, CEHOPU, 1996.

²⁵ PALLADIO, Andrea. (1998 – 2008 y 2015). *Los Cuatro Libros de Arquitectura*. Editorial AKAL S. A. Madrid.

MARINI, Paola y MAGAGNATO, Licisco. (1980). *Los Cuatro Libros de Arquitectura Andrea Palladio*. Edición impresa, con notas históricas y críticas, publicado por el Milan Polyphilus. Italia.



2. Los Tratadistas españoles y los Tratados de la Fortificación

En el seguimiento historiográfico de la *Arquitectura Defensiva*, al servicio de la estrategia militar, ha resaltado la importancia del desarrollo teórico-técnico militar, el cual, en el siglo XVI, fue un pilar en la consolidación en los aspectos de tecnología armamentística que aún continuaban indefinidos a causa y en gran medida por los avances experimentados por las nuevas tecnologías de la *artillería pirobalística*.

Uno de los medios que se tuvo, en esos primeros momentos, para darle un nuevo “*status quo*” a la citada arquitectura fue: la posibilidad real de que el *Arquitecto e Ingeniero Tratadista*, por medio de los *saberes* y su transcripción a los *Tratados de Fortificación*. De esa forma obtener la oportunidad del reconocimiento y en consecuencia una ascensión social-profesional, en comparación a lo experimentado por el *artesano constructor* que logró ser reconocido como *artista*.

Todos estos *Tratados de fortificación*,²⁶ se convirtieron en el instrumento escrito fundamental, que logró hacer de la construcción arquitectónica, especialmente la defensiva y militar, en un conocimiento científico-académico que superó la calificación de simple práctica artesanal, convirtiéndose así, en una disciplina del conocimiento matemático, tecnológico, del diseño y la construcción. De esa forma los “*Tratados*” sirvieron de modo efectivo como medios de propaganda del nuevo profesional, en oposición a la visión tradicional.

También facilitó que el “*arte de fortificar*” se convirtiera en una disciplina del conocimiento técnico-constructivo del gran proyecto de fortificación, tanto en España, como del *Nuevo Mundo*. Esta particularidad del objeto a tratar es un indicador de la

²⁶ MORA PIRIS, Pedro. (2010). *Tratados y tratadistas de fortificaciones: siglos XVI al XVIII*. Ensayo del Doctor en Geografía e Historia Pedro Mora. Publicado por la Universidad de Sevilla.

Visitada la página web oficial: <http://www.expobus.us.es/cartografia/salas/sala07/s07e00i01.pdf> En fecha 16 de agosto 2013, por el ensayo *Tratados y tratadistas de fortificaciones: siglos XVI al XVIII*. del Doctor en Geografía e Historia Pedro Mora. Publicado por la Universidad de Sevilla.

GALINDO DÍAZ, Jorge. *El legado técnico de los tratados de fortificación en América hispánica*. Revista APUNTES. Volumen 17, números. 1-2: 101-108.

GALINDO DÍAZ, Jorge. (1996). *La construcción de murallas: un aspecto del saber constructivo presente en los tratados de arquitectura militar (siglos XVI al XVIII)*. (ponencia del Dr. Jorge Galindo Díaz). Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Madrid, 19-21 septiembre 1996, eds. A. de las Casas, S. Huerta, E. Rabasa, Madrid: I. Juan de Herrera, CEHOPU.



especificidad de la tipología a edificar, de ahí, que fuesen muy ilustrativos, utilizando el ejemplo práctico, comprometiéndose en las soluciones de los problemas tipos, según las demandas de los diferentes sistemas defensivos ideados por los ingenieros militares, en esa nueva historia.

No hay que olvidar que, en España, la fortificación tuvo altos matices conservadores, pese a que los diseños italianos, ideológicamente imprimían cambios muy profundos para poder enfrentar el creciente poder de “sitio” de la *artillería pirobalística*. Estos cambios planteaban un tipo de fortificación muy estructurada y condicionada, a presentar una mejor resistencia a modo de respuesta a los asedios e igualmente ejercer el poder de las acciones ofensivas.

Sin embargo, las innovaciones del conocimiento y la evolución artística, en el Renacimiento, se nutrieron, constantemente, del rescate de los mejores aportes del pasado. Una de ellas fue la construcción de las “*murallas*” que, como bien sabemos, es el más antiguo de los elementos de la fortificación y que, por la multiplicidad de sus aplicaciones, no llegó jamás a quedar en desuso, a pesar de haberse superada la tradición y los métodos de la defensa y ataque medieval. Igualmente, se mantuvo el concepto, adaptándolo a las novedosas diversidades que los edificios militares y defensivos tomaran, ya la forma de castillo, la de fortaleza o la de ciudadela amurallada.

El avance y los descubrimientos en todos los órdenes, hicieron del siglo XVI un verdadero tiempo vital, que colaboró en el despertar en casi todos los autores de una natural y especial preocupación por preservar los legados que, en copias manuscritas se tenían. En ayuda a esta iniciativa vino la invención de la imprenta, la cual proporcionó la posibilidad de poner al alcance de cualquiera, todo este conocimiento.

Italia fue el país que registró el mayor número de publicaciones sobre arquitectura militar. También fue el país que rápidamente se sumergió en la nueva forma de la fortificación abaluartada, como respuesta a la introducción del cañón accionado con pólvora y su uso por parte de la artillería.

Los límites territoriales del reino de España, para aquella época, se extendían desde la frontera italiana, donde era una verdadera proeza, el control y el freno del empuje turco, en el este balcánico; por el oeste, cruzaba el Océano Atlántico e incorporaba el continente



americano y llegaba hasta Filipinas. Para poder controlar tan extensas y diversas fronteras, España necesitó de arquitectos e ingenieros militares, cuya especialidad y experiencia estuviese en la construcción de fortificaciones para asumir tan magna obra.

Para ese momento, eran los italianos los más avezados en tal área de conocimiento. Y es así, como estos técnicos italianos entraron a formar parte de ese gran equipo de constructores que fueron sembrando de fortificaciones abaluartadas todos y cada uno de los espacios fronterizos de todas las posesiones de España, tanto en Europa como en América.

Sin embargo, algunos investigadores, como el brigadier de ingenieros *Aparici*, han considerado a *Pedro Luis Escrivá*²⁷ como el primer español que escribió un “*Tratado*” sobre arquitectura militar, el fundamento de esta consideración es un manuscrito, donde describió las obras realizadas en el castillo de San Telmo, ubicado en Nápoles, Italia. Otra de sus obras de gran consideración es la Fortaleza de L’Aquila.

2.1. Tratadistas y Tratados de la Fortificación en el siglo XVI

Durante el siglo XVI, hubo un deseo incontenible en pro de alcanzar un óptimo nivel en el desarrollo teórico, que consolidó muchos aspectos técnicos que aún continuaban indefinidos, lo cual, culminó con la precisa definición de la arquitectura al servicio de la estrategia militar, para poder dar respuesta a los avances experimentados por la tecnología armamentística, la cual, para ese momento entraba en ebullición, ya que la aplicación de la pólvora a las armas de fuego se convirtió en una realidad.

En todo caso, esta fue la oportunidad que el *arquitecto tratadista* vio para la ascensión social, donde el *artesano constructor* se convirtió en *artista* y fueron los “*tratados*” los que ayudaron de modo efectivo, porque también fueron los medios de propaganda del nuevo profesional, en oposición a la visión tradicional. Para conocer más

²⁷ ALMIRANTE. José. (1876). Bibliografía militar de España. Editorial: Imprenta y Fundición de Manuel Tello. Madrid - España, pág. 269.

Pedro Luis Escrivá estuvo al servicio del emperador Carlos V, en el reino de Nápoles. Entre sus obras constructivas está la Fortaleza de L’Aquila, sede del Museo Nacional del Abruzzo. La Fortaleza se yergue sobre su traza cuadrangular, con sus cuatro baluartes, con dobles orejones, cañoneras dobles y sistema de galerías con minas y contraminas, que la hacen inexpugnable. Está rodeada de profundos fosos. Con garitas de vigilancia.



de cerca de estos tratadistas y sus aportaciones a través de sus tratados, se cita a los tratadistas españoles que destacaron, en el siglo XVI:

Cuadro: 44

Año	Tratadista	Tratado
1549	Diego de Sagredo	<i>Medidas del romano.</i> ²⁸
1552	Sebastino Serlio Boloñes	<i>Tercero y cuarto libros de arquitectura.</i>
1585	Juan de Arphe y Villafañe	<i>De varia commensuracion</i>
1593	Iacome de Vignola	<i>Regla de las cinco órdenes de Arquitectura</i>
1598	Cristóbal de Rojas	<i>Teoría y práctica de fortificación, conforme a las medidas y defensas</i>

2.2. Tratadistas y Tratados de la Fortificación en el siglo XVII

España y su monarquía estaban totalmente comprometidas en la unificación y defensa de sus territorios tanto en la península como los de ultramar mediante un ambicioso plan de fortificaciones en todo el Imperio, en pleno contexto renacentista con una diversidad de escuelas de fortificación como la italiana, la francesa, la holandesa, la alemana y la misma española.

La demanda a los ingenieros militares era evidente, ya que las medidas de protección a tantas geografías en varios continentes se convirtieron en una demanda constante y una meta a cumplir. Aunado a lo anterior estuvo la complicidad de las actividades de la

²⁸ Consultada la página oficial de la *Fundación Diego de Sagredo*, <http://www.diegodesagredo.com/> en fecha: 18 de enero 2013. Biografía: <http://www.diegodesagredo.com/diegodesagredo.htm>



fortificación como la de la artillería, obligando al Capitán General de Artillería asumir el rol de Inspector y Superintendente de las fortificaciones.²⁹

La implementación de las Academias de Matemáticas, fortificación y artillería, más el Consejo de Guerra en un esfuerzo por recuperar los estudios que en los últimos años del siglo XVI y las primeras décadas del siglo XVII se había paralizado, dio un nuevo impulso a la formación y surgimiento de nuevos tratadistas y tratados, los más importantes fueron:

Cuadro: 45

Año	Tratadista	Tratado
1633	Diego López de Arenas	<i>Breve compendio de la Carpintería de lo Blanco y Tratado de Alarifes.</i>
1639	Fr. Lorenzo de San Nicolás	<i>Arte y uso de la Arquitectura</i>
1661	Juan de Torija	<i>Breve tratado de todo Género de Bóvedas, así regulares como irregulares.</i>
1663	Fr. Lorenzo de San Nicolás	<i>Arte y uso de la arquitectura. P.II</i>
1667	Fr. Lorenzo de San Nicolás	<i>Segunda Parte del Arte y uso de la Arquitectura</i>

2.3. Tratadistas y Tratados de la Fortificación en el siglo XVIII

La estrecha relación entre España y Francia, a raíz del ascenso de los Borbón a la Monarquía española, fue decisiva en la toma de decisiones de Felipe V, en optar por el sistema de fortificación de Sebastián Le Preste, marqués de Vauban, cuyos proyectos de fortificación revolucionarían por el cambio de mentalidad en relación a la arquitectura militar italiana para ese momento vigente.

²⁹ CAPEL, Horacio; SANCHEZ, Joan Eugeni; MONCADA, Omar. (1988). *De Palas a Minerva: La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Primera edición. Editorial del Serbal y Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Barcelona, págs. 14-15



Para el año 1711 se autorizó la creación del *Cuerpo de Ingenieros* y para el año de 1720 se inauguró la *Academia Militar de Matemáticas de Barcelona*, bajo la dirección de Verboom, la cual se convirtió en el centro elitista y de formación de ingenieros militares más importante del siglo XVIII.³⁰

Otro Tratadista importante fue Bardet con su obra *Traite de l'a Architecture Militaire*, publicada en el año de 1741. Seguidamente surgió el ingeniero Bernat Forest de Belidor, quien seguiría los principios de Vauban.

En España, los tratadistas Tomás de Puga y Rojas y Tomás Vicente Tosca hicieron su aparición. Con ellos se planteó una modificación a la forma de fortificar y la traza de los mismos, inclinando la orientación hacia la construcción de fortalezas de perímetro pentagonal o hexagonal y de trama radia. Todo lo cual está recogido en el Tratado el Compendio Matemático.

Cuadro: 46

Año	Tratadista	Tratado
1727	Tomás Vicente Tosca	<i>Tratado de la Montea y Cortes de Cantería.</i>
1738	Athanasio Genaro Brizguz y Bru	<i>Escuela de Arquitectura Civil, en que se contienen los órdenes de Arquitectura.</i>
1747	Juan García Berruguilla	<i>Verdadera Práctica de las Resoluciones de la Geometría, sobre las tres dimensiones para un perfecto Arquitecto.</i>
1760	Juan de Torrija	<i>Tratado Breve sobre las Ordenanzas de la Villa de Madrid, y Policía de ella.</i>
1766	D de Villanueva	<i>Papeles críticos sobre arquitectura</i>
1776	Joaquín de Sotomayor	Modo de hacer incombustibles edificios
1787	José Ortiz y Sanz	Los diez libros de Marco Vitruvio Polión

³⁰ CAPEL, H., SÁNCHEZ, J. E. y MONCADA, O. (1988). De Palas a Minerva, La formación científica y la estructura institucional de los Ingenieros Militares en el siglo XVIII, Barcelona, págs. 17-18.



3. Las Matemáticas, la Geometría y las técnicas de representación

El ansia del conocimiento ha sido la gran premisa del metafórico *Árbol de la Ciencia*, tan buscado por ese ser humano ansioso del sabio saber, pero tan amplio e infinito y con tantas ramas que debieron compartimentarlo para poder tener una idea de lo aprendido. Surgiendo de esa forma, las “*artes liberales*”.

En la época helenística, estos saberes englobaron a la filosofía, junto con la medicina, la arquitectura, el derecho, el dibujo y el arte militar. Más adelante, Dionisio de Tracia³¹ y Marcos Terencio Varrón³² lograron una mejor definición. El romano *Aelius Donatus*³³ se sumó con su sapiencia y fue quien las identificó como las *siete artes canónicas* o las siete artes u oficios, cultivadas por los hombres libres a diferencia de las *artes serviles* u oficios viles o mecánicos.

Las artes canónicas estuvieron consideradas como el más excelso saber y preparación del ser humano en la búsqueda de la ciencia, donde se combinaba la filosofía y la teología. Finalmente Boecio las dividió en el dúo del “*trívium*”³⁴ y el “*quadrivium*”³⁵ y de esa forma llegó a la Edad Media a través de Casiodoro y su obra: *De artibus ac disciplinis liberalium artium*.³⁶

³¹ STROSETZKI, Christoph. (1997). *La literatura como profesión: en torno a la autoconcepción de la existencia erudita literaria en el Siglo de Oro español*. Editorial: KASSEL - Edition Reichenberger. Alemania, pág. 299-300.

³² RINCON ÁLVAREZ, Manuel. (2010). *Reflexiones en torno a una bóveda: Biblioteca del monasterio de San Lorenzo de “El Escorial”*. Primera edición. Ediciones: Universidad de Salamanca y Manuel Rincón Álvarez, España, págs. 117-120.

Marcos Terencio Varrón. *Disciplinarum Libri IX* de Varrón.

³³ Aelius Donatus. Gramático entre cuyas obras se encuentra: *Ars Minor*, *Ars Maior* y *Ars grammatica*.

³⁴ RINCON ÁLVAREZ, Manuel. (2010). *Reflexiones en torno a una bóveda: Biblioteca del monasterio de San Lorenzo de “El Escorial”*. Primera edición. Ediciones: Universidad de Salamanca y Manuel Rincón Álvarez, España, pág. 117.

El “trívium”: su contenido estaba referido a la gramática, retórica y dialéctica.

³⁵ RINCON ÁLVAREZ, Manuel. (2010). *Reflexiones en torno a una bóveda: Biblioteca del monasterio de San Lorenzo de “El Escorial”*. Primera edición. Ediciones: Universidad de Salamanca y Manuel Rincón Álvarez, España, pág. 117.

El “quadrivium”: su contenido estaba referido a la geometría, aritmética, astronomía y música.

³⁶ RINCON ÁLVAREZ, Manuel. (2010). *Reflexiones en torno a una bóveda: Biblioteca del monasterio de San Lorenzo de “El Escorial”*. Primera edición. Ediciones: Universidad de Salamanca y Manuel Rincón Álvarez, España, págs. 118-120.

LAS SIETE ARTES LIBERALES

Fuente: Consultada la página web Wikimedia Commons, en fecha 18 de julio de 2015:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/71/Septem-artes-liberales_Herrad-von-Landsberg_Hortus-deliciarum_1180.jpg



En la historia moderna, el uso de las matemáticas y su significado afloró a partir de la caída de Constantinopla en el año 1453, las traducciones de los tratados griegos se hicieron realidad, permitiendo que los estudiosos europeos de ese momento histórico entraran en contacto con los trabajos antiguos de la época clásica.³⁷ Por eso se tiene, como un verdadero acierto, el hecho de que la modernidad trajera consigo el uso metódico de las matemáticas y la geometría como ciencias exactas y sus aplicaciones y métodos en las diferentes disciplinas científico-técnicas.

Las vertientes que jugaron un papel de gran importancia fueron la aritmética práctica y la geometría. Esta última logró su consolidación como la gran disciplina que articuló los saberes matemáticos en el llamado *Siglo de Oro*. En el análisis calificativo de los *Tratados del Renacimiento* observamos, con detenimiento, el ¿para qué? y el ¿cómo? esta ciencia facilitó sus fundamentos y cedió sus axiomas, postulados y propiedades a los arquitectos, técnicos, ingenieros y artistas de este periodo para que pudieran construir, mejorar y utilizar los instrumentos necesarios y, así poder elaborar los complejos proyectos y realizar las numerosas obras de ingeniería civil y militar de los nuevos estados modernos.

También, los diferentes cuerpos militares salieron beneficiados por el uso y las excelentes aplicaciones que se hicieron de las matemáticas durante este periodo Moderno. Por ejemplo: para la Artillería fue un instrumento perfecto para todo lo relacionado con el cálculo de los alcances de los cañones y la precisión en el tiro. De hecho, cuando se estudia los *Tratados de Artillería*, específicamente el de Tomás Morla³⁸ se capta la gran relevancia al conocimiento y al acertado uso de las matemáticas por parte de los artilleros. Igual apreciación se tuvo, por parte de los ejércitos, en su aplicación para disminuir las posibilidades de error de la acción de la *mina* al momento de lograr el objetivo para la cual fue colocada.

³⁷ Entre los diversos aportes de la época clásica tenemos los *Tratados de Arquímedes*, que fueron accesibles por el trabajo de traducción que hizo William de Moerbeke. También hay que señalar los estudios medievales latinos de la geometría elemental, de la teoría de las proporciones, las contribuciones arábigas y los métodos algebraicos. COLERUS, Egmont. (1972). *Breve Historia de las Matemáticas*, Vol. 1. Editorial: DONCEL, Madrid - España.

³⁸ DE MORLA, Tomas. (1816). *Tratado de Artillería para el uso de la Academia de Caballeros Cadetes del Real Cuerpo de Artillería*. Tomos I, II, III, IV y Láminas. Segunda Edición. Imprenta de D. José Espinosa. Segovia.



La creatividad de los artistas del *Quattrocento* se evidenció por la creación de la perspectiva geométrica, que se adecuó al *ideal antropocéntrico* de la cultura del Renacimiento. Como consecuencia la *geometría* en combinación con la perspectiva se convirtió en las mejores herramientas de representación en el *arte de fortificar*, porque permitieron la visualización tridimensional y el manejo de los modelos geométricos en las diferentes representaciones, específicamente en el plano de plantas,³⁹ de perfiles, de alzados, de las secciones y los detalles constructivos. De esa forma la *geometría* se consolidó como la disciplina que articuló los saberes matemáticos del *Siglo de Oro*.

En consecuencia, la *planimetría* como el conjunto de técnicas de representación arquitectónicas, cobró importancia, específicamente en las áreas de las trazas de la planta arquitectónica y la perspectiva, también la iconografía y la escenografía, las cuales fueron y en tiempo presente son entendidas como formas expresivas del diseño arquitectónico, de ahí su importancia, cada vez más creciente en los métodos de representación y, subsiguientemente, en las prácticas militares.

³⁹ La planta y el alzado como representación planimétrica de las edificaciones era ya conocida en la antigüedad, y las más destacadas son las de carácter militar. Un ejemplo es la tabla de la escultura del patesí Gudea (gobernante de ciudades-estado sumerias), encontrada en Tellah. En el bajo relieve se puede apreciar la representación del recinto amurallado de una ciudad, cuyas puertas están protegidas por torreones; su data se remonta al año 200 a.d.C. La estatua se encuentra en el Museo de Louvre – Francia.

Visitada la página web de la red social: HISTORIA Y ARQUEOLOGÍA, en fecha: 22 de diciembre del 2014: <http://www.historiayarqueologia.com/profiles/blogs/gudea-de-lagash-comentario>.



4. Los instrumentos de medición, los ingenios y las herramientas

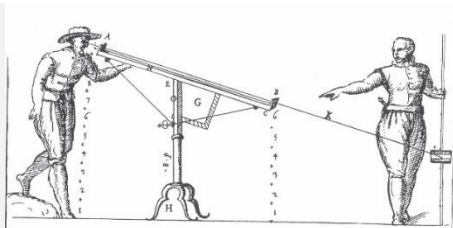
Juan de Herrera, Juanelo Turriano y Medina Barba son, entre los tratadistas españoles de la fortificación, los más destacados que dedicaron parte de sus obras al conocimiento y manejo de los instrumentos de medición, los ingenios y herramientas, muy importantes para el proceso de construcción, el cual se iniciaba, como en la actualidad, con el *replanteo*, o traslado del contorno de la planta de la fortificación sobre el terreno.

Para los instrumentos de medición, como el compás, la escuadra, la plomada, el nivel, etc., los ingenieros y los arquitectos partieron del *principio de viabilidad* para lograr llevar la figura geométrica desde el plano al terreno, ya que esta acción es fundamental en cualquier proceso de construcción. En consecuencia, se hizo necesario la creación de instrumentos de medición de gran precisión, por tanto, eran un producto del “*ingenio*” y su elaboración se hacía a partir de los principios de la geometría y de la aritmética. Mientras que, las herramientas, siempre han sido un patrimonio del hombre, ideados por este como una prolongación y mejoramiento del trabajo manual y el accionamiento de la fuerza motriz humana.

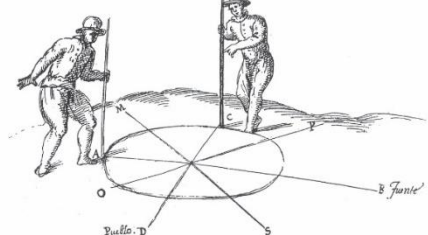
Para el siglo XVI los *instrumentos de medición* dejaron de ser parte del secreto de los arquitectos y constructores, entrando en la categoría de universales, con lo cual cualquiera podía fabricarlos y emplearlos. Bajo este concepto, los tratadistas escribieron sobre los modos de fabricación y sus usos, acto seguido y con la ayuda de la imprenta se publicaron.

Hubo muchos autores, como el español *Joseph Zaragoza y Vilanova*⁴⁰ de la Compañía de Jesús, quien en el año, 1675 creó una obra, donde explicaba al rey Carlos II, la fabricación y el uso de catorce instrumentos matemáticos, entre ellos se encontraban la *regla de alátón*, un instrumento por demás curioso, que servía para comparar las varas de medir de las diferentes provincias; otro instrumento bastante singular fue la *pantómetra militar*, con la que, se podía construir cualquier figura geométrica regular de hasta 12 lados.

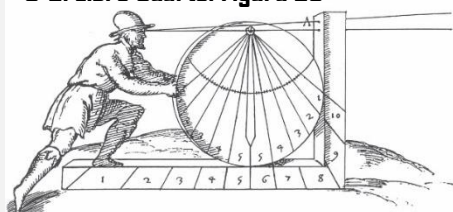
⁴⁰ LEON TELLO, Francisco José, SANZ SANZ, María Virginia. (1994). *Estética y teoría de la arquitectura en los tratados españoles del siglo XIII*. Capítulo I: Fuentes. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Editorial – CSIC Press, págs. 21-23.



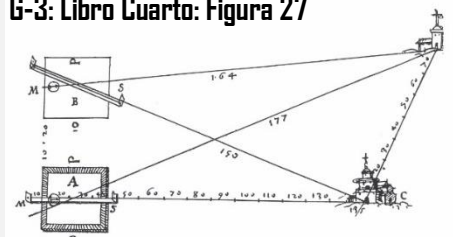
G-1: Libro Cuarto: Figura 21



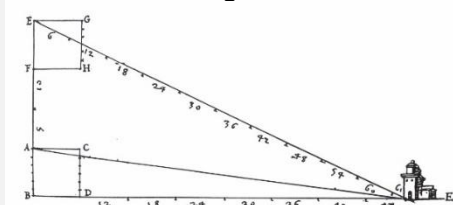
G-2: Libro Cuarto: Figura 23



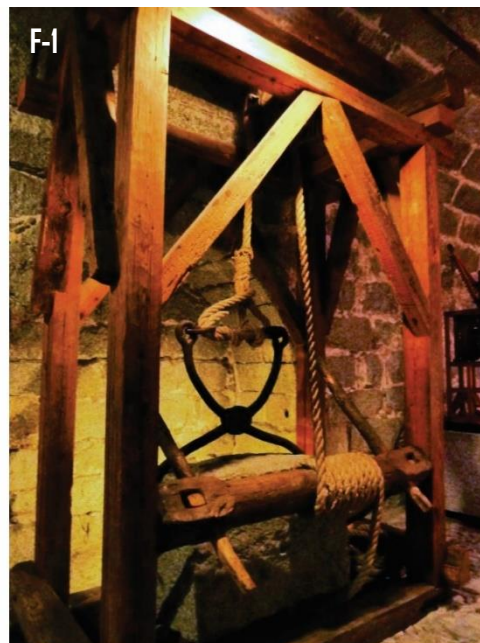
G-3: Libro Cuarto: Figura 27



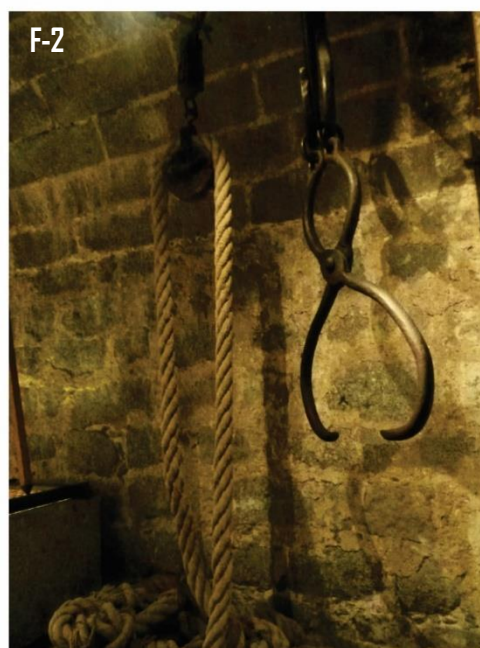
G-4: Libro Cuarto: Figura 25



G-5: Libro Cuarto: Figura 26



F-1



F-2

Grabado: 21 y Fotografía: 13

INSTRUMENTOS DE MEDICION Y METODOS DE CONSTRUCCION

G-1, G-2, G-3, G-4, G-5: Grabados del Siglo XVI: que ilustran el método para nivelar en la construcción. Ubicado en Los Veintiún libros de los ingenios y máquinas de Juanelo Turriano. Quinto Volumen, en la Biblioteca Nacional de Madrid.

Fuente: Juanelo Turriano: *Los Veintiún Libros de los Ingenios y Máquinas de Juanelo Turriano*: Tomo I, págs. 148, 152, 154

F-1 y F-2: Ingenios y máquinas de Juan de Herrera: exhibidas en el Museo de Arquitectura, en el Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Este libro estuvo acompañado por una caja que contenían los instrumentos matemáticos, la cual fue encargada por el duque de Medinaceli, Segorve, Cardona y Alcalá, para darlo de obsequio al rey Carlos II con ocasión de su decimocuarto cumpleaños.

El detallado y hábil manejo del *oficio de la construcción*, siempre ha sido una premisa de gran importancia y con ello el conocimiento sistemático del uso de las herramientas de mano de esa sabiduría artesanal. Todo este concepto fue hábilmente manejado por los tratadistas como Adam Fritach⁴¹

⁴¹ FRITAC, Adam. (1640). *L'Architecture Militaire ou la Fortification Nouvelle, augmentée et enrichie de forteresses régulières, irrégulières, et de dehors; le tout à la pratique moderne*. Editorial chez Guillaume De Luyne. Paris.



5. Los especialistas franceses y sus Tratados

Francia actuó como vanguardista de la orientación creativa de la fortificación europea; este desempeño lo observamos con el primer tratado militar del siglo XVI, escrito por *Jean Errard de Bar le-Duc*. En su obra planteó como postulado principal, para la práctica de la ingeniería, el dominio de la geometría y del conocimiento matemático. En paralelo estuvo el tratado sobre matemáticas, geometría y perspectiva del ingeniero y matemático holandés: *Samuel Marolois*⁴² con su exhaustivo conocimiento sobre la construcción de murallas con tepes y la cimentación de las mismas, ubicadas en el frente de mar.

En el siglo XVII y en el marco de los principios conceptuales de Jean Errard, continuaron otros tratadistas como *Antoine de Ville*, con su propio sistema de fortificación de adaptación de ángulos de acuerdo a las experiencias y tendencias del momento. Luego el ingeniero y cartógrafo francés *Allain Manesson Mallet*, quien en su desempeño como profesor de matemáticas en la corte logró escalar la posición de inspector de fortificaciones en tiempos de *Vauban*. Igualmente, su obra denominada: *Les travaux de Mars ou l'art de la guerre* fue muy apreciada por los ingenieros militares.

En el siglo XVIII, Los principios de la fortificación como objeto de estudio en los *tratados* no tuvieron una continuación regular, hasta el punto que pareció estancarse, pero esta fue evaluada y desarrollada por el ejército francés, respaldada por el certero liderazgo de *Sebastián Le Preste, Marques de Vauban*, quien se encargó de darle el pase a la fortificación moderna hacia una última oportunidad.

La figura más destacada de este periodo fue *Vauban*, un destacado profesional de su tiempo, matemático, ingeniero militar científico fue un gran maestro del asedio y la defensa de las ciudades. Su principio era lograr que la fortificación alcanzara el máximo de inexpugnabilidad. Su traza de sus fortificaciones la adaptó a la forma de estrella y a las características del paisaje natural donde se construyera el enclave. De esa forma, la

⁴² ANDERSEN, Kristi. (2008). *La geometría de un Arte: La Historia de la teoría matemática de la perspectiva de Alberti a Monge*. University of Aarhus. Springer Science & Business Media, Dinamarca, pág. 297 y siguientes.



ciudadela fortificada en si era una herramienta de la disuasión. Su continua evolución en las técnicas de la fortificación abaluartada está representada en cada ciudad porticada. Cada una de ellas es una faceta del conocimiento de Vauban.

Su obra emblemática ha sido *Longwy* como el prototipo de la ciudad fortificada ideal. Construida en forma de estrella con seis baluartes y medias lunas, según la traza de Vauban. En su interior alberga números edificios militares, tales como: la iglesia, el arsenal, los cuarteles, los aljibes, las residencias para los soldados y los oficiales. Rodeada totalmente de murallas con solo dos accesos simétricos a la plaza de armas, la cual está ubicada en el centro del hexágono, en su función de epicentro radial de crecimiento de la fortaleza.

Su obra cuenta con más de trecientas fortalezas y la mayoría de ellas están declaradas Patrimonio de la Humanidad. Las más importantes son: *Besançon, Longwy, SaintMartín-de Ré, Mont-Louis y Villefranche-deConflent*.

Cuadro: 47

Año	Tratadista	Tratado
1584 1594	Jean Errard de Bar le-Duc	<i>Le premier livre des instruments mathématiques mechaniques</i> <i>la Fortification réduite en art et démontrée</i> ⁴³
1628	Antoine de Ville	
1671	Allain Manesson Mallet	<i>Les travaux de Mars ou l'art de la guerre</i>
1614	Samuel Marolois	<i>La très noble perspective</i>
1640	Adam Fritach	<i>Las herramientas de la construcción</i>
1743	Sébastien Le Prestre, Marqués de Vauban	Tratado de la defensa de las plazas ⁴⁴

⁴³ Consultada la página web oficial de University of Toronto Libraries, en fecha: 28 y 22 de diciembre 2014: <https://archive.org/details/jeanerrarddebarl00lalluoft>

⁴⁴ Consultada la página web oficial de Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa, en fecha: 28 y 22 de diciembre 2014: Tratado de la defensa de las Plazas (1743) de Sebastián Le Prestre, Marqués de Vauban <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=1629>



5.1. La influencia flamenca

La *Real Academia de Matemáticas de Bruselas*, fundada en 1675, por el Duque de Villahermosa, tuvo gran amplitud en el recibimiento de alumnos para su formación académica, lo que permitió que sus enseñanzas viajaran a otros países como Suecia, Italia, Holanda, Francia, etc. Esta escuela estuvo dirigida por el ingeniero *Sebastián Fernández de Medrano* y entre los alumnos más destacado estaba *Jorge Próspero de Verboom*.

El pensum académico estuvo conformado por las enseñanzas de la Geometría, la Fortificación, la Artillería, la Geografía, el Arte de Escuadronear, dibujo, la geometría especulativa y el Tratado de la Esfera y Navegación.

Uno de los personajes fundamentales en la historia de los *Ingenieros del Rey* es el flamenco *Jorge Próspero de Verboom*,⁴⁵ nombrado *Ingeniero General de los Reales Ejércitos* por Felipe V. Su preocupación por la formación de oficiales y su admisión en el *Real Cuerpo de Ingenieros*, lo impulsó a crear la *Real Academia de Matemáticas y Fortificación en Barcelona*, siguiendo el modelo de la *Real Academia de Matemáticas de Bruselas*.

La conexión académica entre la *Real Academia de Matemáticas de Bruselas* y la *Real Academia de Matemáticas y Fortificación en Barcelona* permitió que los principios de la fortificación flamenca fueran transmitidos a los estudiantes de esta última, de esa forma *Antonio de Arévalo y Esteban*,⁴⁶ formado en la prenombrada Academia de Barcelona, llevó a Cartagena de Indias, el concepto flamenco de la fortificación y lo plasmó en sus obras realizadas en todo el conjunto fortificado de la ciudad colombiana.

⁴⁵ MUÑOZ CORBALÁN, Juan Miguel. (2015). *Verboom. Jorge Próspero Verboom. Ingeniero militar flamenco de la monarquía hispánica*. Colección Juanelo Turriano de Historia de la Ingeniería. Editorial: Fundación Juanelo Turriano. Madrid, págs. 17-30. Libro electrónico. Consultada la web oficial, en fecha 18 de agosto de 2014: <https://archive.org/details/JorgePrsperoVerboomIngenieroMilitarFlamencoDeLaMonarquíaHispánica>

⁴⁶ REDONDO GÓMEZ, Maruja. (noviembre 2004). *Cartagena de Indias: cinco siglos de evolución urbanística*. Editorial: Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, Facultad de Arquitectura. Bogotá, págs. 54-55.



6. Los Ingenieros Militares en la Edad Moderna

Antes de abordar en profundidad este tema, haremos una contextualización de los orígenes de los *ingenieros militares* y en consecuencia de la *ingeniería militar*. Es que, desde tiempos muy antiguos, el diseño y el concepto generador de la fortificación con su objetivo defensivo siempre fueron realizados por arquitectos, quienes, a su vez estaban al servicio del poder imperial, como consecuencia sus obras tenían un carácter tanto civil como militar. Estas circunstancias hicieron que siempre fuesen de la mano los arquitectos y los militares, estos últimos aportaban el conocimiento técnico en la realización de las “*máquinas de guerra*”.

Pero en el Renacimiento, los acontecimientos generados por el *nuevo arte de la poliorcética*, hicieron que tanto militares como arquitectos estrecharan sus profesiones en una comunión profesional, que desembocó en un modelo técnico-académico y creativo-matemático que fue aplicado tanto en la *construcción de las fortificaciones* como en los *ingenios de guerra*. Por eso, no nos debe sorprender que los oficiales y los mismos soldados terminaran siendo arquitectos, quienes se asimilaran a la oficialidad y se convirtieran en militares asignados al área de la Artillería. Italia fue el centro de los nuevos *ingenios de la guerra*, con ellos se dio inicio a una nueva forma de construir fortificaciones defensivas. España que para ese momento estaba en plena efervescencia como imperio y sus fronteras se extendían más allá de la *Mar Océana*, tuvo su gran oportunidad, al poder contar con la presencia de los ingenieros italianos, que fueron contratados para la fortificación de las plazas, tanto las peninsulares como las de ultramar y las de Europa.

En el siglo XVII, los cambios se limitaron a las intenciones de crear una organización de los ingenieros militares en una institución. Pero, es en el siglo XVIII y desde la *Academia de Bruselas* con *Jorge Próspero de Verboom*, quien, fue llamado, y designado *Ingeniero Real de los Ejércitos, Plazas y Fortificaciones*. La finalidad de esta convocatoria fue la de estructurar un *cuerpo nacional de ingenieros militares*, el cual, se logró aprobar en el año 1711, en plena guerra de Sucesión.



La acertada decisión de crear el *Cuerpo de Ingenieros*⁴⁷ y las afortunadas reformas de *Verboom* tuvieron efectos, los cuales produjeron un cambio en la actitud del Reino español hacia las posesiones españolas de ultramar, en lo referente a las recuperaciones de los enclaves defensivos, mediante las necesarias reparaciones de las fortificaciones, que para ese momento estaban bastante deterioradas; a causa de los múltiples ataques de los reinos enemigos y por procesos destructivos del tiempo. Igualmente, el inicio de nuevas trazas de proyectos de nueva planta, que ayudaron a la consolidación defensiva de las “llaves” existentes y la creación de nuevas “llaves defensivas”.

6.1. Los Ingenieros del Rey

En principio no podemos hablar de una corporación profesional como tal, ya que los ingenieros se reclutaban en Flandes, en Alemania o en Italia, en consecuencia, su formación académica casi siempre era lograda en centros o Academias en el extranjero. Pese a esta situación, se ha considerado a Felipe II como el mayor patrón de la ciencia de la ingeniería, rebasando el objetivo del *Renacimiento* sobre la gran preocupación de la formación integral del hombre. La explicación de la relación del Rey con la ciencia está dada en tres aspectos:

1. A nivel político, porque era el monarca del imperio más grande y poderoso.
2. A nivel personal, porque su reciedumbre y fortaleza tanto moral, espiritual y física era una constante en su vida para poder afrontar sus limitaciones corporales y psíquicas.
3. A nivel de gubernatura, porque era un monarca absoluto y formado en todo lo referente a la cultura del Renacimiento.

Los grandes intereses de Felipe II por las ciencias, prevaleció en su criterio, hasta el punto de considerar que, para poder controlar la naturaleza, era menester tener una comprensión y manejo del espacio a través de la geografía y la cartografía. Esto podía ser

⁴⁷ CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, Juan. (2012). *Los Ingenieros Militares Juan y Pedro Zermeno. Paradigmas de la Ilustración. 1ra. Parte: El Cuerpo de Ingenieros en el Siglo XVIII*. Colección: Cuadernos del Castillo de San Fernando. Ministerio de Defensa. Editorial: Imprenta Ministerio de Defensa. Madrid, pág. 17.



factible por medio de la ingeniería. Su mecenazgo ayudó en el nacimiento y desarrollo de variadas iniciativas científicas y con ellas la aglutinación de científicos cortesanos, contratados para dar las soluciones de las diversas necesidades de la monarquía.

La profesión de ingeniero estuvo muy ligada al poder monárquico, las cuales se mantuvieron durante la Monarquía de los Austrias. Incluso, las facultades y privilegios del *ingeniero real*, en las actuaciones de la construcción de fortificación y fábricas estuvieron reguladas por la *Ley IV del Rey Felipe III*, de fecha 2 de febrero de 1612. Del análisis de estas Facultades y Privilegios se deduce la gran importancia de las diferentes misiones de estos ingenieros reales que, sumadas a las anteriores, también se encargaban de las canalizaciones de aguas, reconocimiento de territorio, mapas, proyectos de arquitectura civil y militar. El Ingeniero Militar Andrés Dávila y Heredia, lo deja muy claro el cometido de estas misiones, en el año 1674,⁴⁸ cuando señala:

“...toca la geometría y medición " prolongando sus funciones a tareas tales como: “puentes de madera o piedra, o levadizos, murallas, puertas principales. . . guiar las aguas y apartar los ríos, comprendiendo todas las máquinas militares como políticas.”

“En sus incumbencias se encontraba la arquitectura política: “Arte tan grande que abraza parte de las matemáticas y primitivamente toca la fábrica de los templos, palacios y casas”, con lo cual el Ingeniero Militar podía ejercer desde la agrimensura, la hidráulica las obras civiles y la arquitectura, íntegramente.”

Ing. Militar Andrés Dávila y Heredia, pág. 41-94.

La subordinación de los arquitectos e ingenieros, a pesar de estar asignados al *cuerpo de Artillería* y cobrar sus sueldos allí, no tenían jefes militares directos, porque al ser su trabajo de una alta especialización, todos los proyectos debían exponerlos y entenderse directamente con el Rey, o en su defecto con el Consejo de Guerra o Secretario de Estado. Son estas las razones por las que este grupo de profesionales de la arquitectura y la ingeniería militar fue mejor conocido como “*los Ingenieros del Rey*”,⁴⁹

⁴⁸ GUTIÉRREZ, Ramón. (1985). *La organización de los Cuerpos de Ingenieros de la Corona y su acción en las obras públicas americanas*. Recogidos los contenidos presentados en el Seminario: *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas: Actas del Seminario, Madrid, 1984*. Editores: Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX. Madrid, págs. 41-94.

⁴⁹ Visitada la página web oficial de Ingenieros del Rey, en fecha: 16 de enero 2013: <http://www.ingenierosdelrey.com> ahora es: <http://archive.is/www.ingenierosdelrey.com>



7. Reclutamiento de Ingenieros en Italia

El Renacimiento italiano tuvo una gran influencia sobre el Renacimiento español, generado por la inmigración de ingenieros italianos. Con ellos vinieron sus nuevas tecnologías en la arquitectura militar y de la ingeniería hidráulica. El objetivo desde un primer momento fue proveer de personal formado en el *arte de fortificar*, para poder ejecutar los proyectos defensivos que garantizaran la hegemonía del Reino de España, en todas las plazas, tanto en la península como en las posesiones de ultramar y Europa, como requisito de garantía para la consolidación y expansión de la Monarquía de España.

Sus intervenciones técnicas y labor científica, fueron muy significativas, de ahí que sus roles de trabajo ilimitados permitieron el gran desarrollo de un vasto plan de fortificación, donde se desarrollaron diversas actividades, en el orden de la arquitectura e ingeniería militar, como ciencia síntesis en combinación con la *Artillería Pirobalística*. Todo ello, ligado a la premisa de proteger a los territorios conquistados. En paralelo al desarrollo de la arquitectura civil, religiosa y las ampliaciones urbanas, tales como las obras publicas de fomento, en el *Nuevo Mundo*.⁵⁰

Una clara idea nos la da las investigaciones realizadas por el Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, a partir del año 1979, cuyo tema central versa sobre el repertorio biográfico e inventario de la labor científica de esta corporación de ingenieros militares del rey venidos de Italia, concluyendo en el reconocimiento de la importancia de sus actuaciones, en la organización del connotado sistema defensivo en el arco del Mar Caribe, en el territorio las tres Américas hasta Filipinas, lo cual es el objeto de estudio de esta investigación.

Los aportes académicos sobre los principios de la *Fortificación*, por parte de los ingenieros italianos, fueron fundamentales para la formación de los ingenieros españoles de los siglos XVI y XVIII. Surgiendo una nueva generación de ingenieros militares como *Cristóbal de Rojas*, *Pedro Luis Escrivá*, *Cristóbal Lechuga*, *Juan de Herrera*, quienes se

⁵⁰ Visitada la página web: <http://archive.is/www.ingenierosdelrey.com> en fecha: 12 de enero 2013



unieron a los hermanos *Antonelli*, a *Tiburzio Spannocchi*,⁵¹ *Giovanni Battista Calvi*,⁵² *Benedetto de Rávena* y los hermanos *Fratín*,⁵³ etc. De esta manera se fue configurando una asociación técnica-científica y militar que a finales del siglo XVII y los albores del siglo XVIII desembocó en la creación del *Cuerpo de Ingenieros*.⁵⁴

7.1. Tiburzio Spannocchi

Entre los ingenieros militares, venidos de Italia y al servicio del Rey de España destacó *Tiburcio Spannocchi*.⁵⁵ Este ingeniero militar provenía de una familia noble radicada en la Toscana, la cual estaba emparentada con el Papa Pablo V. Su encomiable labor le permitió estar al servicio de los Estados Pontificios, lo cual fue reconocido, en el momento que la Corte pidió a sus virreyes y gobernadores el envío de profesionales cualificados en materia de fortificación.

Una vez establecido en la península y haciendo honor a sus conocimientos y destrezas, se dedicó a elaborar las trazas de las fortificaciones solicitadas, mediante un prolijo número de planos y maquetas, todo lo cual fue muy tomado en cuenta para la realización del *Plan de Defensa* de Felipe II, para la península, el Caribe e Hispanoamérica. Incansable continuó y junto con el arquitecto *Juan de Herrera*, procedieron a la fundación de la "*Cátedra de Matemáticas y Arquitectura Militar*" de

⁵¹ En los albores del siglo XVII fue designado Ingeniero Mayor de S.M. y como tal Intendente de las fortificaciones de España el Comendador Tiburzio Spannocchi, quien ejercía la supervisión de todas las obras del reino.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (coordinadora). (2005). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Centro de Estudios Europa Hispánica. Madrid.

⁵² TOUS MELIÁ, Juan. (2002). *Palma a través de la cartografía (1596-1902)*. Editorial: Ayuntamiento de Palma. Palma, págs. 23-24.

⁵³ *Ibidem*, págs. 24-25.

⁵⁴ La creación del Cuerpo de Ingenieros se realizó el 17 de abril de 1711, por Real Decreto del Rey Felipe V, en Zaragoza. El proyecto fue presentado por D. *Jorge Próspero de Verboom*.

⁵⁵ CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (1988) *Tiburzio Spannocchi, ingeniero mayor de los reinos de España*. Revista de la Facultad de Geografía e Historia, núm. 2. España, págs. 77-90.

Reedición facsímil de la Inspección de Ingenieros, 1987. *Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército*. Madrid, 1911. Tomo I, pág. 5.



Madrid, bajo el auspicio del rey Felipe II. En la página 688 de este Capítulo, se amplía la información de la investigación sobre esta Escuela de Fortificación.

Como bien se ha venido diciendo, sus trazas y experiencia en el *arte de fortificar* traspasaron las fronteras peninsulares y el territorio hispanoamericano tuvo el mérito de conocer sus aportes. Uno de esos proyectos fue el diseño de los fuertes que debían cerrar el estrecho de Magallanes, pero lo inhóspito de la zona y las enormes dificultades para la construcción y luego el mantenimiento de una guarnición en el estrecho imposibilitó la culminación del proyecto. Pero lo más destacado de su labor fue la colaboración muy estrecha y la aprobación del *Primer plan de fortificaciones defensivas* para la defensa del Caribe, propuesta por el ingeniero Antonelli en el año 1588, la cual está documentada en el Capítulo V de esta tesis, en las páginas 470-514.

Las discrepancias entre *Spannocchi* y *Antonelli*, sobre el uso la fortaleza “*el Morro*” en La Habana, para municiones y almacenes y los construidos en Cádiz fueron bastante beligerantes. *Antonelli* las consideró no procedentes, debido al exceso de humedad y calor de la tierra que conlleva a un deterioro irreversible. Una situación similar se presentó con la construcción del fuerte de la *Punta del Judío*, en *Cartagena de Indias*. Según las trazas de *Spannocchi* debía ser de planta cuadrada, pero el gobernador informó lo difícil que fue hacer los cimientos y por la contrariedad de la traza de una planta cuadrada en un espacio puntiagudo.⁵⁶

Su prestigiosa carrera profesional y sus logros personales lo hicieron ascender hasta recibir el título de *Ingeniero Mayor de los Reinos de España*, el 15 de abril de 1601 y como era de esperarse, el rey lo hizo partícipe de ese gran movimiento técnico constructivo militar, ya que bajo su responsabilidad estuvo la superintendencia e inspección de todas las fortificaciones, tanto las ubicadas en la Metrópoli como las de Ultramar, y por superiores solo tuvo el *Consejo de Guerra* y el *Capitán General de Artillería*. De esa forma este insigne Ingeniero y Arquitecto Militar se convirtió en el más prestigioso ingeniero militar del Rey.

⁵⁶ Consultada la página web oficial de los Ingenieros del Rey. Artículo: *Historia Militar de España. Ingenieros Militares*: http://www.ingenierosdelrey.com/personajes/ingenieros/ilustres/tiburcio_spannocchi.htm el día 21 de junio de 2014.



7.2. Giovanni Battista Calvi

El inicio de su carrera profesional la realizó en Roma, bajo la dirección del prestigioso Ingeniero Antonio da Sangallo el joven. Posteriormente, pasó al servicio de los Reyes Carlos V y Felipe II. Este último le encargó la modernización de las fortificaciones españolas del siglo XVI, convirtiéndose en el diseñador de la plaza fuerte de Rosas, pero hay otras obras de gran importancia, que merecen ser citadas y son: la construcción de las murallas renacentista de Ibiza y el Castillo de San Felipe en Menorca.

Al estudiar sus obras, se capta la novedosa visión de la fortificación militar que poseía y el notable conocimiento que le permitió dar su opinión sobre los proyectos globales defensivos, modificar trazas anteriores o creando nuevas trazas y supervisando las construcciones de las nuevas fortificaciones, según lo aprobado por el *Consejo de Guerra*.

7.3. Los Antonelli y su legado técnico en Hispanoamérica

Sin duda alguna, el protagonismo de esta familia de ingenieros militares en el *Nuevo Mundo*, está evidenciado en sus múltiples fortificaciones, que como testigos históricos hablan y ratifican la gran obra realizada como cumplimiento de los objetivos de ese *Primer Plan Defensivo*, ordenado por el rey Felipe II, el cual hemos tratado en el Capítulo V de esta tesis, en las páginas: 470-514. Esta evidencia histórica-arquitectónica de gran valor patrimonial ha venido a sustituir la pobreza bibliográfica que existe sobre esta familia Antonelli y sus fortificaciones en América.

Los orígenes de estos insignes ingenieros militares, al servicio de la Corona española, se adentran en la región italiana de Emilia-Romaña, en un pueblito llamado *Gatteo*, de la provincia de Forlì-Cesena. De allí salieron a dignificar el *arte de fortificar* y, ya en España *Juan Bautista Antonelli*⁵⁷ al servicio de Felipe II, inició las obras de

⁵⁷ *Juan Bautista Antonelli* es el primer miembro de esta prominente familia de ingenieros militares italianos al servicio de la Corona Española, estuvo al servicio del rey Carlos V y luego de Felipe II, en equipo con Tiburzio Spannocchi desarrollaron los primeros proyectos para el Nuevo Mundo.

GASPARINI, Graziano. (2007). *Los Antonelli: arquitectos militares italianos al servicio de la Corona española en España, África y América, 1559-1649*. Editorial Arte. Caracas, págs. 20, 44 y 171.



construcción de las fortificaciones y defensas en las costas levantinas y puertos del norte africano, continuando con el estudio y construcción de las obras hidráulicas para la navegación de los ríos de España, en particular, la conexión entre Toledo y Lisboa por el río Tajo.

El excelente desempeño profesional, por parte de los ingenieros Antonelli, en las áreas de la ingeniería hidráulica y de la arquitectura militar, fue bien valorado por la Monarquía española y propició su saga, tanto en España como a las nuevas geografías hispanoamericanas, en donde marcharon varios de ellos, llevando lo más novedoso de los principios y criterios de la arquitectura militar abaluartada surgida en Italia, en pleno esplendor del Renacimiento. Tal como lo expresa *Eugenio Llaguno y Amírola*,⁵⁸ cuando refiriéndose a ellos y sus obras, expresa:

"La familia de los Antonelli dio a España excelentes arquitectos militares e hidráulicos, contando con Roda y los Garavelli. Todos salieron de la misma estirpe, que produjo la Romaña en Italia, y al que debemos las mejores fortificaciones de la península, las que tuvimos en África y las que aún subsisten en América, porque son dignos de los mayores elogios y de los lugares que ocupan en esta historia".

Eugenio Llaguno y Amírola.

Por lo antes expresado, también concluimos que la fortificación, las técnicas y el arte de los Antonelli es *sui generis*; comprobado en sus tantas fortificaciones, ya que su arquitectura defensiva siempre respondió a su predisposición por la traza irregular, permitiéndoles una mayor libertad para la adaptación de las fortalezas a las escabrosidades del terreno, producto de la actitud conceptual muy italiana observada por ellos.

Seis miembros de la familia Antonelli aportaron sus conocimientos técnicos sobre fortificación a la Monarquía española y cuatro de ellos se trasladaron al Nuevo Mundo, donde se destacaron por su trabajo y aportes al *Primer Plan Defensivo* de Felipe II para las Indias. El más destacado de ellos fue *Bautista Antonelli*, ya que realizó las obras más notables y el que demostró un gran talento y seguridad en sus planteamientos técnicos.

⁵⁸ LLAGUNO Y AMÍROLA, Eugenio, CEÁN BERMÚDEZ, Juan Agustín, colaborador. (1829 y 1977). *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*. Primera edición, Madrid: Imprenta Real, 1829. Edición contemporánea. Ediciones Turner. Madrid.



Con ellos marcharon otros alarifes de la fortificación, quienes colaboraron en este plan de fortificación indiano.

En este propósito de investigación, estudiar sus vidas y su legado técnico nos encausa a la observancia y análisis de ese diálogo arquitectónico que ellos, probablemente en forma inconsciente, establecieron entre tres grandes culturas: la italiana, la española y la hispanoamericana, en un contexto geográfico de tres continentes y en un tiempo histórico de tres generaciones familiares, entre los reinados de Carlos I y de Felipe IV. Para una mejor comprensión acudimos a *Michele Paradiso Antonelli*,⁵⁹ descendiente de la familia Antonelli y catedrático de Resistencia de Materiales y de recuperación Estructural de Monumentos Históricos, en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de los Estudios de Florencia, Italia, quien hizo una excelente disertación sobre sus antepasados, mediante fichas biográficas, a las cuales he consultado para dar la muestra de las intervenciones más importantes de los ingenieros Antonelli en América y así tener una visión de su legado técnico.

La intervención de los Antonelli se inició, cuando el Rey Felipe II decretó la Real Cédula de fecha 15 de febrero de 1586, mediante la cual nombró a *Bautista Antonelli* como el ingeniero militar oficial, responsable del *Primer Plan Defensivo* para los territorios de la Corona en ultramar; dejando muy en claro los objetivos a cumplir y que del texto se desprenden: “...para que vaya a examinar las costas y puntos de América donde convenga levantar fuertes y castillos...”.

Ya, se había demostrado la poca eficacia de las fortificaciones medievales ante los efectos de la pólvora, y el mejor ejemplo lo había dado *Carlos VIII* de Francia, durante la guerra contra el reino de Nápoles. Ante tal realidad era importante asegurar el trabajo ciclópeo que debía desarrollarse en las posesiones de ultramar por parte de la Corona española, teniendo muy en cuenta, que las distancias, más lo abrupto de la geografía y los medios de transporte, en Hispanoamérica y en el Caribe, eran dimensionales y no se habían recorrido totalmente. Esa era la realidad que esperaba a los Antonelli.

⁵⁹ PARADISO ANTONELLI, Michelle. (2013). *La Familia Antonelli. Las Fortificaciones de los Antonelli en Cuba, siglos XVI-XVII*. Primera edición. Editor: Germán Segura García. España, págs. 17-27.



Con la encomienda de inspeccionar y proponer los proyectos viables para la defensa de Hispanoamérica y del Caribe, embarcó Bautista Antonelli, rumbo al territorio indiano y realizar las inspecciones y propuestas y proyectos para Cartagena de Indias, Panamá, Chagre, Portobello, La Habana, Santo Domingo, Puerto Rico y La Florida. Teniendo a su favor, la preparación y el suficiente conocimiento técnico-constructivo de la nueva tipología de las *fortificaciones abaluartadas*, la cual tenía un siglo de haberse impuesto. De esa forma se inició el *Primer Plan de Defensa* concebido por el rey Felipe II.

Desde el año 1586 hasta el 1649, los paisajes caribeños e hispanoamericanos con sus anchos ríos, sus exóticas florestas, sus playas bordeando las bahías de bolsa y los grandes acantilados mirando el mar fueron los teatros de operaciones de *Bautista Antonelli*, de su hijo *Juan Bautista Antonelli* y de *Cristóbal Roda Antonelli*, sobrino del primero y primo del segundo. Sus actuaciones constructivas para la fortificación basadas en ideas precisas y mucha seguridad en la toma de decisiones fueron claves para la creación de esa imagen de fuerza vigorizante y poderío de la Monarquía española.

La adecuación al contexto hispanoamericano y del Caribe, más la predilección familiar por las formas libres generó una fortificación de diseño un tanto irregular e indiferenciada de la *traza italiana* original de los proyectos, pese al concepto generador del proyecto inicial de defensa de los nuevos territorios, de carácter global, desarrollado por *Juan Bautista Antonelli* y *Tiburzio Spannocchi*.

En la familia Antonelli, fue *Bautista Antonelli* el que destacó como el ingeniero militar más importante del siglo XVI y su gran teatro de acción fue América y el Caribe. Su alarde por su predilección formal y definida, en la solución del *Frente de tierra* fue fecunda, ya que la repitió, de manera similar, en casi todas sus obras y tanto en el ayer como hoy día genera un impacto visual de dos grandes baluartes con orejones. Un buen ejemplo de ello lo tenemos en el fuerte de *Salvador de la Punta*, en Cuba y el *Castillo de Araya*, en Venezuela, los cuales recuerdan una traza italiana similar la del *Castillo de Grifalco*⁶⁰ dominando la ciudad de Cortona, Italia.

⁶⁰ Consultada la página web oficial del Castillo de Grifalco: http://www.fortezze.it/fortezza_girifalco_it.html en fecha: 13 de noviembre 2014.



Los recorridos e inspecciones se hicieron y *Bautista Antonelli*, basado en sus impresiones, recomendó a la bahía de Portobello y la boca del río Chagre en el istmo de Panamá, como los más favorables para el puerto y el Camino Real del Istmo de Panamá, por las características naturales de la bahía protegida de Portobello, oponiéndose a Nombre de Dios, porque en su opinión, tenía una *bahía “muy abierta”*. Su acertada decisión lo llevó a considerar a *Portobello*⁶¹ como el mejor espacio que reunía las mejores condiciones para fondear a los galeones destinados al comercio con Filipinas y Perú.

Estos recorridos, permitió a los Antonelli tener una visión global de las geografías caribeñas e hispanoamericanas, en especial para *Bautista Antonelli*, quien, acto seguido, procedió a la elaboración de las trazas de los proyectos respectivos para las fortificaciones de *Cartagena* y de *La Habana*. Igualmente preparó el canon de ideas y propuestas para *Portobello* y *Chagre*, los cuales fueron presentados a *Tiburzio Spannocchi* y a los consejeros de la corte, para su aprobación, en el año 1588.

Una vez revisado y aprobado los proyectos antes citados, la Monarquía española dio la orden de fortificación de *Puerto Rico, Santo Domingo, Florida, La Habana, Cartagena de Indias, Santa Marta, Nombre de Dios, Portobello, Panamá y Río Chagre*, mediante la Real Cédula del 23 de noviembre de 1588, bajo la dirección de *Bautista Antonelli*. Aunado a lo anterior, le dieron la orden de viajar a Veracruz, en México, para inspeccionar la fortificación de *San Juan de Ulúa*, y estudiar la ruta de un camino de Veracruz a México y reconocer la bahía de Fonseca a fin de compararla con la de Portobello.

Con *Bautista Antonelli* liderando y sus familiares apoyando, se inició la saga de los ingenieros militares Antonelli y la construcción de la mega obra de *Arquitectura Defensiva Hispanoamérica y del Caribe*. Para una mayor comprensión del proceso constructivo se ha elaborado una línea de tiempo y construcción de esta arquitectura.

⁶¹ LLAGUNO Y AMÍROLA, Eugenio. CEAN BERMÚDEZ, Juan Agustín. (1829). *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su Restauración*. Volumen 3. Imprenta Real. Madrid, págs. 246-247. Doc. N° 2. Fecha: 14 de diciembre de 1586: Capítulos de una carta que Antonelli escribió al duque de Medinasidonia desde Cartagena de Indias.

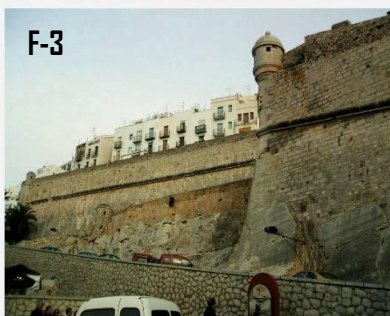
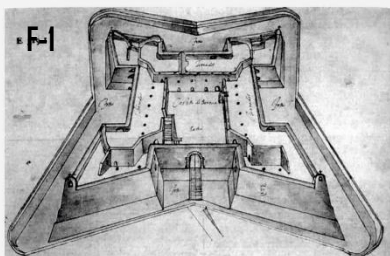


Figura: 28

F-1: Perspectiva de la Fortaleza de Bernia – Alicante, 1563.

Fuente: AGS. Estado, legajos, 00329 / Archivo General de Simancas, Signatura: MPD, 19, 063. Ubicación Anterior: EST, 00329

Consultada la página web oficial de Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales, en fecha 12 de diciembre del 2014: <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=180610>

F-2: Castillo de Moraira, Alicante.

Fuente: Consultada la página web oficial del Ayuntamiento de Teulada, Moraira, en fecha: 12 de diciembre del 2014: <http://www.teulada-moraira.es/ver/7/PATRIMONIO.html>

F-3: Murallas renacentistas de Peñíscola.

Fuente fotográfica: Trabajo propio

JUAN BAUTISTA ANTONELLI

1527 - 1588

Nació en Gatteo, Italia, en el año 1527. Su padre era maestro de obras. Sus experiencias y obras tenemos:

1551: Entró a trabajar con Giovan Francesco Guidi de Bagno, Marqués de Montebello.

1554: Participó en la campaña militar de Siena, en su condición de secretario y canciller de la compañía de lanceros y arcabuceros montados y en compañía de Giovan Francesco Guidi de Bagno. Durante esta experiencia militar tuvo la oportunidad de conectar con tratadistas militares, con comandantes e incluso con el príncipe Felipe, quien años más tarde sería Felipe II Rey de España.

1560: Tras sus experiencias en las campañas militares contra Francia y luego la paz de Cateau-Cambrésis, Juan Bautista Antonelli fue a España. Ya residenciado en Toledo procedió a escribir, en italiano, sobre las diferentes técnicas militares, el cual fue enviado al rey Felipe II. Este manuscrito se conoce como "*Epítomes de las fortificaciones modernas*".

1561 a 1562: Como ingeniero, recibió la orden de evaluar el estado defensivo del reino de Valencia y determinar las intervenciones necesarias para ponerlas aptas como defensa. Esta solicitud hizo que se trasladara a las costas de *Levante*, en compañía de *Vespasiano Gonzaga Colonna*, quien se convirtió en su protector y maestro. Luego de realizadas sus primeras evaluaciones, envió a Felipe II cuatro informes, donde detalló el estado de defensa de la costa y hace indicaciones para mejorar las fortificaciones e incluso propone nuevas estrategias defensivas, mediante nuevas edificaciones militares. Por solicitud del rey proceden tanto Juan Bautista como Vespasiano a realizar las trazas de las fortificaciones de la costa interior del reino de Valencia y la fortificación de Alicante.

1569: Hizo un nuevo informe y recomendaciones sobre la citada costa y propone el proyecto de un sistema de torres defensivas y fortificaciones para: Peñíscola, Alicante, Benidorm, Valencia, Los Alfaques y Pamplona.

1570 a 1573: Redactó un informe basado en las recomendaciones de Vespasiano para las costas del Reino de Murcia e inició el proyecto defensivo de Cartagena y concluyó el castillo de Bernia, en Valencia

1574 a 1577: Inició el proyecto defensivo de Mazalquivir y Orán, en la costa del norte de África. Redactó los informes y en ellos expresó fuertes críticas al trabajo de *Giovan Giacomo Paleari* llamado "*il Fratino*".

1578 a 1579: Recibió la tarea de fortificar: Gibraltar, Cádiz y el Puente Zuazo. Luego proyectó las fortificaciones para la bahía de los Alfaques y dejó la ejecución a su sobrino Cristóbal Caravelli Antonelli.

1580: Junto con el capitán Baltasar Franco estudió los puntos críticos de la defensa portuguesa y las estrategias de ataque.

1581 a 1582: Con *Pedro Sarmiento de Gamboa* organizó la expedición del Estrecho de Magallanes con el fin de construir los fuertes, cuya planimetría ya había realizado. Acto seguido se dedicó al proyecto de navegabilidad de los ríos que van de España a Portugal y a evaluar los trabajos de ingeniería hidráulica de los ríos: Miño y Tago, ayudado por su sobrino Cristóbal Roda.

1584: Mostró a Felipe II y su familia, mediante recorrido en barco sus logros en el Río Tago, luego se dedicó a continuar el gran sistema de navegación fluvial, ampliándolo al proyecto del Río Guadalquivir y así conectar Sevilla con Córdoba.

1688: Murió en la ciudad de Toledo.



Figura: 29

F-1: Castillo Rio Chagres.

F-2: Castillo San Felipe "El Morro".

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

F-3: Castillo Los Tres Reyes "El Morro".

Fuente fotográfica: Cortesía de la Dra. Miriam Alonso.

BAUTISTA ANTONELLI

1545 - 1616

Nació en Gatteo, Italia, en el año 1545 y Hermano de Juan Bautista Antonelli. Sus experiencias y obras tenemos:

1574 a 1575: Acompaña a su hermano Juan Bautista Antonelli y a Vespasiano Gonzaga en la evaluación de la costa norteafricana. Para esos momentos estaban activos los proyectos de los castillos de Bernia y Alicante, igualmente las fortificaciones de Peñíscola y Cartagena. Su participación en el proyecto de planimetría de Cartagena se hace inminente hasta el punto de asumir la responsabilidad del mismo, sustituyendo a su hermano mayor.

1579: Ubicado ya en Peñíscola asume la responsabilidad de la construcción del baluarte de Santa María.

1581: A instancia de su hermano Juan Bautista Antonelli, el rey Felipe II le da la responsabilidad de la expedición al estrecho de Magallanes, con el objetivo de construir los dos fuertes trazados por su hermano en cuestión. De esa forma, Bautista Antonelli inicia su primer viaje a América.

1583: Tras el arribo a Rio de Janeiro, en el año anterior, Bautista Antonelli organiza su viaje a Estrecho de Magallanes, pero el naufragio infortunado a la salida de la bahía, hace que pierda toda su instrumentación técnica y los materiales para la construcción de los fuertes, obligándolo a permanecer en la costa brasileña, donde procede a la edificación de dos fortalezas.

1584: Retornó a Madrid sin haber cumplido la misión.

1586: El rey Felipe II lo nombra ingeniero militar y le da la responsabilidad de hacer una revisión de las costas de América para determinar los puntos estratégicos de los asentamientos españoles. De esa forma se inicia la primera fase de lo que sería el Primer Plan Defensivo. Viaja nuevamente a América en compañía del maestro de campo Juan de Tejeda. Arribó a Cartagena de indias, iniciando su primer trabajo de evaluación de la bahía. De allí parten a Portobello y a la desembocadura del Río Chagres y determina a Portobello como mejor lugar estratégico.

1587: Embarca hacia Cuba, pero antes entra a Cartagena de Indias para evaluar los trabajos allí. Ya en la Habana, Bautista realiza la evaluación de la defensa de la ciudad y traza el sistema de fortificación.

1588: Inició viaje a Santo Domingo, Puerto Rico y La Florida. Regresando a Madrid.

1589: Se embarcó en su tercer viaje transoceánico en compañía de Juan de Tejeda. Desembarcó en puerto Rico e inició la traza y la construcción del castillo de San Felipe del Morro, dejando como responsables de la obras a Diego Menéndez y a Francés de Alaya. Continúan a Santo Domingo y allí diseñó las murallas para la ciudad, dejó los dibujos y las instrucciones y continuó a Cuba. Allí inició el proyecto y construcción de los castillos de La Punta y del Morro.

1590 a 1600: Tras haber dejado todo el proyecto de fortificación instruido en La Habana. Marchó a México, al puerto de San Juan Ulúa y organizó el traslado de la ciudad de Veracruz a un lugar estratégico. Entre viajes realizó los proyectos, inicia las construcciones y evaluó el Plan defensivo de las ciudades visitadas. Regresando a Madrid.

1603 a 1604: Inició su último viaje a América, específicamente a las costas venezolanas. Inspeccionó las salinas de Araya, Cumaná y la Isla de Margarita, a su regreso a Madrid entregó el informe de las costas venezolanas.

1616: Murió en Madrid.



Figura: 30

F-1: Murallas de Cartagena de Indias, Colombia

F-2: Murallas de Cartagena de Indias, Colombia

Fuente fotográfica: Trabajo propio

F-3: Castillo San Salvador de la Punta, Habana.

Fuente fotográfica: Cortesía de la Dra. Miriam Alonso.

CRISTÓBAL RODA ANTONELLI

1560 - 1631

Nació en Gatteo, Italia, en el año 1560 y sobrino de Juan Bautista y de Bautista Antonelli. Sus experiencias y obras tenemos:

1578: Inició su aprendizaje de la mano de sus tíos Juan Bautista y Bautista Antonelli. En compañía de sus primos Garavelli se dedicó a la fortificación del litoral de Levante y de África septentrional.

1580: Con su tío Juan Bautista participa de las obras de saneamiento del Río Tajo en Portugal, las cuales continuó con Francisco Garavelli tras la muerte de Juan Bautista Antonelli.

1591: Llegó a La Habana en compañía de Francisco Garavelli, iniciando así su participación en el Primer Plan Defensivo en el Caribe. Allí se dedicó a las obras de los Castillos: "El Morro" y al de San Salvador de la Punta.

1595: Interviene en la traza del castillo de San Salvador de la Punta e hizo modificaciones al original de su tío Bautista Antonelli.

1607: Recibió la propuesta de la Junta de Guerra para ejecutar las obras de fortificación de Cartagena de Indias, siguiendo el proyecto de Tiburzio Spanocchi.

1608: Comprometido con el proyecto de Cartagena de indias, abandonó La Habana, dejando las obras a cargo del maestro de campo Juan de la Torre. Antes de llegar a Cartagena debió verificar y evaluar las obras de Portobello y Río Chagre. En compañía de su primo Juan Bautista "el mozo" inició el recorrido en cuestión, llegando hasta Panamá donde hizo algunas modificaciones al proyecto, para luego continuar a Cartagena. Ya, en Cartagena se dedicó a desarrollar y construir el sistema de amurallado de la ciudad siguiendo el plano de Tiburzio Spanocchi, pero haciendo fuertes críticas y modificaciones al mismo. Allí permaneció totalmente comprometido en el proyecto de fortificación, salvo algunas excepciones por las estancias en Cumaná - Venezuela.

1611: Pese a las aprobaciones de la Corte, no todas fueron como lo esperaba, ya que le niegan el orden de prioridades, por las cuales protestó y manifestó su descontento, en el ínterin, su primo Juan Bautista "el mozo" acudió en su ayuda.

1616: Hay un acuse de los trabajos de las murallas de Cartagena de Indias, con la conclusión del baluarte de San Felipe. Nuevas quejas por no recibir sus pagas.

1617: Realizó el proyecto y construyó la plataforma de Santángel, en la puerta de entrada al puerto, en paralelo hace las nuevas propuestas para el Río Chagres, aprovechando la plataforma y la torre que había dejado Bautista Antonelli. Este proyecto sufrió una detención.

1618: A causa de la fuerte tormenta que azotó a Cartagena, las murallas se vieron gravemente comprometidas, necesitando una reconstrucción. Inmediatamente Cristóbal Roda comunicó al Consejo de Indias las dificultades y para ello envió a su primo Juan Bautista "el mozo" para presentar el proyecto de reconstrucción.

1619: La Corona de España procedió a la autorización de reconstrucción, convirtiéndose en su máxima ocupación hasta el año 1629.

1622: Visitó a Cumaná, en Venezuela en compañía de su primo Juan Bautista "el mozo" para la planificación de la construcción de Real Fortaleza de Santiago de Arroyo de Araya y luego regresó a Cartagena.

1629: Fue un año de amarga experiencia para Cristóbal Roda, ya que fue excluido de las decisiones sobre el trazado de las murallas, realizado por Francisco de Murga.

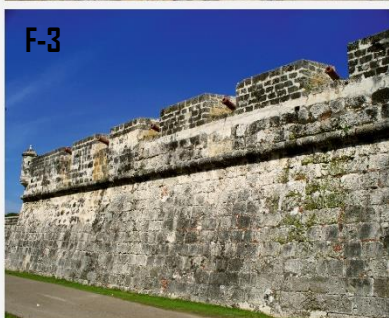


Figura: 31

F-1: Real Fortaleza de Santiago de Arroyo de Araya, Venezuela

F-2: Real Fortaleza de Santiago de Arroyo de Araya, Venezuela

Fuente fotográfica: Cristian Amadis Molina Calderón y al Instituto del Patrimonio Cultural (IPC) – Venezuela.

F-3: Cortina entre los bastiones de Santa Catalina y de San Lucas. Murallas de Cartagena de Indias, Colombia

Fuente fotográfica: Trabajo propio

JUAN BAUTISTA ANTONELLI “el mozo”

1585 - 1649

Nació en Madrid y fue hijo de Bautista Antonelli, quien además fue su maestro en el *arte de fortificar*. Sus experiencias y obras tenemos:

1603: Acompañando a su padre, inició sus primeras incursiones en el Primer Plan de Defensa del Caribe. Partió para Venezuela, específicamente para Cumaná, ya que las salinas de Araya estaban siendo saqueadas por las flotas holandesas y se encontraban en extremo peligro de invasión.

1604: Como asistente de su padre, el ingeniero Bautista Antonelli, se dedicó a la inspección de las Salinas de Araya. Luego retornó a La Habana y allí se separó de su padre, quien regresó a España. Su trabajo fue de colaboración a su primo Cristóbal Roda en todo lo referente a la construcción y dirección de obras del “Morro” y del Castillo de San salvador de la Punta.

1608: Marchó a Cartagena de Indias, Colombia, acompañando a su primo Cristóbal Roda en condición de asistente suyo.

1610: Con el compromiso de presentar al Rey el informe de su primo sobre las fortificaciones de Cartagena de Indias, inició su regreso a España.

1611: Ya cumplida su misión retornó a Cartagena de Indias, en Colombia.

1618 a 1619: Nuevamente regresa a España cumpliendo la misión de informar sobre los daños sufridos en la muralla de Cartagena de Indias, causadas por la tormenta del 12 de febrero y presentar nuevos proyectos. Estando en España se enfrentó a la muerte de su padre y se enfrascó en una disputa judicial por impugnación del testamento del mismo. Una querrela judicial que se convirtió en causa perdida por sentencia en contra.

1622: Se separó de su primo Cristóbal Roda, a causa de su designación para dirigir los trabajos de la Real Fortaleza de Santiago de Arroyo de Araya, en Venezuela

1631: Fue su último viaje a España. Murió su primo Cristóbal de Roda y en consecuencia fue nombrado: *jefe de ingenieros de las Fortificaciones de las Indias*.

1633: Partió de Madrid para Cumaná en Venezuela para continuar los trabajos del castillo de Araya. A los pocos meses marchó a Cartagena de Indias.

1635: Viajó a Puerto Rico con la finalidad de realizar modificaciones en las fortificaciones de la ciudad y los de la bahía.

1636 a 1637: Luego de enviar el informe sobre Puerto Rico, emprendió viaje para Cuba. Ubicado en Cuba procedió a realizar el reconocimiento del puerto y sus modificaciones, también realizó el proyecto del Castillo de San Pedro de la Roca del Morro, en Santiago y propuso la edificación de un fuerte sobre la colina de la Cabaña y procedió a modificar los torreones de Cojimar y el de La Chorrera, en La Habana.

1643: Cumplida sus misiones en Cuba procedió a trasladarse en forma definitiva a Cartagena de Indias para responsabilizarse de la fortificación de la ciudad colombiana, igualmente de Portobello en Panamá.

1645: En Cartagena de Indias se dedicó a la construcción del frente de las murallas y los dos bastiones de Santa Catalina y el de San Lucas.

1649: Murió en Cartagena de Indias, Colombia



8. El Real Cuerpo de Ingenieros

El *Real Cuerpo de Ingenieros* no siempre tuvo una estructura organizativa propia y en el siglo XVI, esta deficiencia fue un gran impedimento para darle efectividad a la política de fortificación al mundo recién descubierto y en plena conquista. Se puede decir que, el amplio dominio español en Hispanoamérica se vio en peligro, porque los ingenieros militares estaban distribuidos en dos polos del poder militar; la del cuerpo de unidades militares y el de la de artillería o infantería, creándose un verdadero conflicto de intereses de los mandos.

Estos obstáculos de alguna manera se fueron superando, ya que las amplias fronteras de la Corona española permitieron el acceso de profesionales foráneos, en especial los *ingenieros militares italianos*, siendo estos los que en su mayoría fueron al *Nuevo Mundo* responsabilizándose de la construcción de lo que hoy conocemos como los enclaves defensivos de la primera ruta comercial transoceánica.

Esta superación llegó a través de la capacitación académica y para ello fue necesaria la creación del *Aula de Matemáticas*,⁶² en el año 1582, la cual permaneció en plena actividad hasta el año 1625. Entre sus líderes fundadores estuvo *Tiburzio Spannocchi*⁶³ y *Juan de Herrera*⁶⁴ junto con *Cristóbal de Rojas*⁶⁵ y *Juan Bautista Ferrufino*.⁶⁶

Los objetivos de esta aula de capacitación se lograron, porque fue la sede de reunieron de los ingenieros, los artilleros y los arquitectos dispuestos a lograr tal fin. Esta capacitación siguió un hilo de recrudescimiento y mejora académica, tratando de mantener

⁶² Edición facsímil de la Inspección de Ingenieros. (1987). *Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército*. Tomo II. Madrid, páginas 13-24.

CARRILLO DE ALBORNOZ, Juan. (2002). *Historia del Arma*. Imprenta de la Academia de Ingenieros. Hoyo de Manzanares, pág. 12-17.

⁶³ Tiburzio Spannocchi fue designado Ingeniero Mayor de S.M., y como tal Intendente de las fortificaciones de España, por tanto, fue en su papel de Comendador, quien ejerció la supervisión de todas las obras del reino.

⁶⁴ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel, GÓMEZ MARTINEZ, Javier. *Juan Herrera y su influencia*. actas del simposio, Camargo, 14 al 17 de julio de 1992. Editorial: Universidad de Cantabria. Cantabria, pág. 83.

⁶⁵ PITA GONZÁLEZ, María Soledad. (2009). *Referencia a la arquitectura civil en tratados de Fortificación de los siglos XVI al XVIII*. Primera Edición. Editorial: Cultivalibros. España, págs. 63 y siguientes.

⁶⁶ GARCIA MELERO, José Enrique y URQUÍZAR HERRERA, Antonio. (1 de septiembre de 2010). *Historia del Arte Moderno: Renacimiento*. Editorial: Universidad Ramón Areces S.A. y UNED. Madrid, pág. 320.



un vínculo muy estrecho con las acciones bélicas, pero partiendo de la teoría en comunión con la práctica y en vinculación directa con las acciones bélicas. Por las circunstancias antes descritas y a finales del siglo XVII se fundó una segunda escuela, localizada en Flandes⁶⁷ y dirigida por el ingeniero *Sebastián Fernández de Medrano*. En la página 685 de este Capítulo, se ha hecho una mayor disertación sobre la *Real Academia de Matemáticas de Bruselas*.

La llegada al trono de Felipe V, puso de manifiesto las deficiencias en la organización del sector de ingenieros y las carencias de personal cualificado. A tal punto llego la situación que, para poder efectuar la *Campaña de Portugal*, en el año 1704, Felipe V tuvo que aceptar la ayuda del Rey de Francia, quien le facilitó una brigada de Ingenieros. Esta situación generó la propuesta del secretario del despacho de la guerra, *Márquez de Bednar*, sobre la posibilidad de traer de Flandes al general flamenco *Jorge Prospero de Verboom*⁶⁸ con la finalidad de instituir a los ingenieros, siguiendo la estructura organizativa de Francia.

En cumplimiento de lo pautado, se acordaron los términos y las condiciones, procediéndose a nombrar a *Jorge Prospero de Verboom* como el “*Ingeniero General de todos los Reales Ejércitos, Plazas y Fortificaciones*”. Este nombramiento se hizo mediante el Real Decreto, el 13 de enero de 1710, seguido de otro decreto, en la misma fecha, con el cual lo instituyó como “*Cuartel-maestre general de los ejércitos*” de todos los reinos, las provincias y Estados de S.M.

El 4 de julio de 1710 *Verboom*, constituido en su puesto de director y desde el *Campo Real de Ivars*, propuso un plan maestro con el objetivo de organizar a los ingenieros. Indicando expresamente la necesidad de crear categorías como: “*Ingeniero Director*”, “*Ingeniero en Jefe*”, “*Ingeniero en Segundo*” e *Ingeniero ordinario*. Todos debían tener

⁶⁷ Edición facsímil de la Inspección de Ingenieros. (1911 y 1984). *Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército*. Tomo II. Madrid, páginas 10-13.

⁶⁸ CAPEL, Horacio. *Construcción del Estado y creación de Cuerpos Profesionales científico-técnicos: Los Ingenieros de la Monarquía española en el Siglo XVIII*. Scripta Vetera. Edición Electrónica de trabajos publicados sobre Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Consultada la página web oficial, en fecha 16 de diciembre del 2014: http://www.ub.edu/geocrit/sv-85.htm#_edn5



asimilación militar, por cuanto ya estaban en la artillería y como se desprende de sus siguientes palabras:

“...además de que existe ya en la Artillería, los ingenieros necesitan los grados, tanto para dar consideración a las funciones de su empleo, como para adelantarse, no siendo razón que este género de oficiales, que trabajan más y están más expuestos a los peligros de la guerra que cualesquiera otros, se hallen sin ellos”.⁶⁹

Verboom, página: 348.

El 17 de abril de 1711, el Rey Felipe V aprobó por Real Decreto, expedido en Zaragoza, el proyecto presentado por *Jorge Próspero de Verboom*, quedando constituido el *Cuerpo de Ingenieros*, la cual se ha considerado como el preámbulo del *Arma de Ingenieros*.

El personal que tenía Verboom para desempeñar la dirección del Cuerpo se reducía a un Secretario, cargo que consta fue desempeñado por su hijo Isidro, y dos *Designadores*. Con este pequeño equipo, y sin abandonar las campañas militares, llevó adelante la organización de los Ingenieros Militares. Pero como era tan escaso el número de ingenieros, Verboom estableció la *Real Academia Militar de Matemáticas*, en Barcelona, siguiendo el modelo de Bruselas. De esa forma facilitó la admisión de ingenieros, se fue nutriendo la parte académica y se fueron perfeccionando los estudios curriculares.

⁶⁹ CAPEL SÁEZ, Horacio, SANCHEZ, Joan-Eugeni, MONCADA, Omar. (1988). *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Primera edición. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Editorial CSIC – CSIC Press. España, pág. 348.

AGS GM 2998; en Aparici LIV doc. 5968.

Consultada la página web oficial de zapadores españoles, en fecha: 29 de diciembre del 2014: <http://www.zapadores.es/arma/01historia/01cuerpo0.htm>



9. La incursión de los Sacerdotes en la Arquitectura Militar

La intervención de la religión, con ella sus jerarquías y el clero regular y secular, fueron una constante, y con gran relevancia en todo lo referente a la Monarquía española, específicamente en la organización del sistema de enseñanza desde el básico hasta el superior, así mismo en lo referente a la represión ideológica y en todo lo institucional y gubernamental del Estado español a través de la Inquisición. En América, hubo varios virreyes y gobernadores, cuyas funciones las realizaban en paralelo con sus responsabilidades eclesiásticas. También hubo una estrecha y esencial colaboración en todo lo referente a las tareas técnicas, indispensables para el funcionamiento de la monarquía. En la historiografía de los “jesuitas” del *Colegio Imperial*, está detallada documentalmente la marcada influencia en el área de la cosmografía y otras áreas científicas.

Está claro, que la posición de la iglesia como estamento esencial para el gobierno del Reino de España fue definitivo y, en base a esa premisa se puede comprender el porqué de los considerables *Tratados de Fortificación*, escritos por sacerdotes, en su mayoría jesuitas. Sobre este particular el Dr. Jorge Galindo Díaz amplió la investigación de cómo se dio tal incursión de los sacerdotes en la Arquitectura Militar, al expresar en su tesis doctoral la siguiente explicación:⁷⁰

“Luego de la lectura de algunos tratados, y de una exploración sobre la vida de los autores, sorprende el hecho de que un número considerable de tratados de fortificación estuviese escrito por sacerdotes, y especialmente por jesuitas. Si bien su interés hacia las matemáticas y las ciencias naturales son comprensibles, dado su papel dentro de la enseñanza de la época (siglos XVII y XVIII), parece extraño que él también se orientase también hacia la fortificación. Concluimos entonces que ello obedece a que a través de su estudio se podía hacer una síntesis de los principales conocimientos técnicos; si la aritmética y la geometría eran ciencias especulativas, la fortificación era el terreno propicio para su aplicación práctica, bien en cuestiones de trazado y construcción, o bien en asuntos relacionados con la fabricación de armas, el cálculo de ángulos de tiro, e inclusive permitía al autor hacer disertaciones de orden social y político”.

Dr. Jorge Galindo Díaz, Tesis Doctoral, página: 90

⁷⁰ GALINDO DÍAZ, Jorge Alberto. (1996). *El Conocimiento constructivo de los Ingenieros Militares del Siglo XVIII: Un estudio sobre la formalización del saber técnico a través de los tratados de arquitectura militar*. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Catalunya. Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona. Barcelona, pág. 91.



10. Tratadistas e Ingenieros destacados

En el Renacimiento se produjo un movimiento de muy alto nivel científico, donde Tratadistas y Tratados sobre el *Arte de Fortificar* tuvieron un escenario para sus avances y postulados. La invención de la imprenta, los viajes, los descubrimientos geográficos y el afianzamiento del Estado Moderno marcaron la “*revolución científica*”.

10.1. Juan de Herrera y sus máquinas

En la investigación historiográfica de la Fortificación española en el Renacimiento, destacó el ingeniero militar español *Juan de Herrera*,⁷¹ quien fue arquitecto, matemático y geómetra español, considerado uno de los máximos exponentes de la arquitectura renacentista hispana. Su estilo sobrio y severo se llamó “*herreriano*”, y fue muy representativo en la arquitectura monumental, durante el reinado de Felipe II.

En 1563, Juan de Herrera fue nombrado ayudante del arquitecto de *El Escorial*, *Juan Bautista de Toledo*, pero en el año 1567, a la muerte de este último, Herrera asumió el cargo. Con su destacado trabajo y sus profundos conocimientos ganó la confianza de Felipe II, quien poco después, lo hizo aposentador mayor y miembro de su séquito. El mejor exponente de su obra es el *Monasterio de “El Escorial”*.

Como se ha dicho con anterioridad, fue muy conocido como arquitecto, pero destacó como matemático, geómetra y por su ingenio como Tratadista. Lo cual, queda ratificado después de un análisis de su Tratado “*Arquitectura y Máquinas*”,⁷² el cual estuvo fundamentado en los principios de las “*Mecánicas*” de *Herón de Alejandría*, en las atribuidas a *Aristóteles* y muy especialmente en los principios de *Arquímedes*, cuya obra estaba a su disposición igualmente que la de *Nicolao Tartaglia*, la de *Federico Commandino* y la de *Guidobaldo*.

El *Tratado* previamente citado se puede definir como una obra didáctica, cuya primera parte está bajo una gran influencia aristotélica, por cuanto en ella se estableció el

⁷¹ SANCHO, José Luis. (1995). *La arquitectura de los sitios reales: catálogo histórico de los palacios, jardines y patronatos reales del Patrimonio Nacional*, Servicio de Publicaciones de Patrimonio Nacional. Madrid. España.

⁷² ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel. (2013). *Estudio Crítico: Juan de Herrera*. Edición: Fundación Ignacio Larramendi. Madrid, págs. 28-30.



fundamento científico de las grúas en cuestión, en consecuencia, es altamente teórica; mientras que, la segunda parte es euclidiana y plantea los principios de la Estática, basado en la realidad externa para definir los postulados. El objetivo, por el cual fue escrito el Tratado, fue el de poder explicar al rey Felipe II, el fundamento de las grúas utilizadas en la construcción del Monasterio de San Lorenzo “*El Escorial*”, entre las cuales sobresalen: las máquinas para levantar piedras y la de medición náutica.

Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera,⁷³ comentó que: en el contenido del manuscrito se expresa la intencionalidad, por parte de Juan de Herrera, de interrelacionar la arquitectura con la ingeniería mecánica. Un fundamento tratado por Vitruvio en el Libro X, capítulo I, de su Tratado. Sin embargo, el Tratado no profundizó en la arquitectura y solo fundamentó sobre las máquinas, lo que hace suponer que, el citado manuscrito es, una parte de un Tratado mucho más amplio.

Pero, esta no fue la única obra de Juan de Herrera; hay otra de corte hermético y cabalístico, denominada: *Tratado del cuerpo cúbico conforme a los principios y opiniones del “Arte” de Ramón Llull*.⁷⁴ Lo interesante en este *Tratado* es el conocimiento que Juan de Herrera expresa sobre las matemáticas, la geometría, y especialmente la *filosofía de Llull*,⁷⁵ por el que sentía gran admiración. Otro detalle de este *Tratado* es la maestría con la cual Juan de Herrera trata y facilita la comprensión del *arte de Llull*, partiendo de la conformación del “*cubo*” y siguiendo los conceptos de *Euclides*.

Juan de Herrera mismo dice que, las definiciones geométricas de su *Tratado*, son tomados de las de Euclides, e inicia su disertación partiendo del concepto del punto, luego la línea y la superficie y finalmente hace la representación del espacio en sus tres dimensiones, donde la perspectiva cobra su gran importancia. Tomada de la “*Perspectiva de Euclides*”.

⁷³ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel. (2013). *Estudio Crítico: Juan de Herrera*. Edición: Fundación Ignacio Larramendi. Madrid, 2013 págs. 28-30.

⁷⁴ Ibídem, págs. 18-19 y págs. 24-27.

⁷⁵ *Ramón Llull*: también es conocido como Raimundo Lulio. Fue un Hermético, reconocido por sus textos de alquimia y por sus conocimientos de cábala.

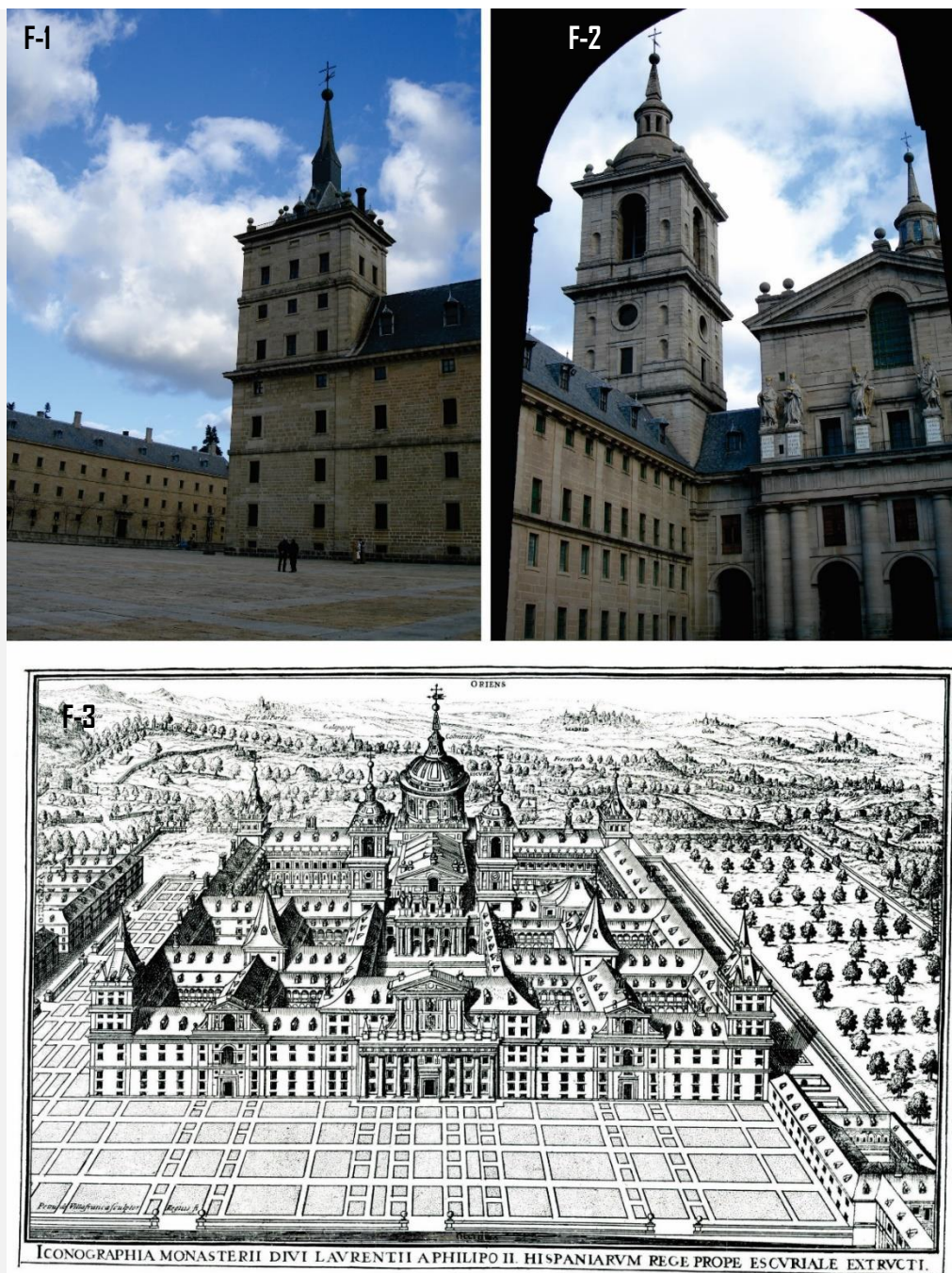


Figura: 32

Real Monasterio de San Lorenzo de “El Escorial”

F-1 y F-2: Real Monasterio de San Lorenzo de “El Escorial”.

Fuente: fotografías: Trabajo propio

D-1: Iconografía del Real Monasterio de San Lorenzo de “El Escorial”.

Fuente: Grabado de Pedro de Villafranca / Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes y Saavedra. Tomo III, Capítulo XLIV

Visitada la página web de: <http://hhh.gavilan.edu/fmayrhofer/spanish/astrana/tomoIII/p0000015.htm>



10.2. Cristóbal de Rojas y su Teoría y Práctica de la Fortificación.

El más destacado discípulo y ayudante de *Juan de Herrera*, en la construcción del *Real Monasterio de El Escorial* fue *Cristóbal de Rojas*,⁷⁶ un insigne ingeniero militar y arquitecto nacido en la ciudad de *Toledo*. Sus mejores trabajos hicieron de él, un profesional muy considerado y el más importante en el área de la *ingeniería militar*, durante la segunda parte del siglo XVI. Su objetivo siempre fue la fortificación permanente, destacándose en el diseño y en la construcción de fuertes tanto en España como en el norte de África.

Se puede decir que *Cristóbal de Rojas* con su Tratado: Teoría y práctica de la fortificación, y *Diego González de Medina Barba* con su Examen de Fortificación, recopilaron, sistematizaron y formularon, por vez primera en España, todos los conocimientos sobre *fortificación moderna*, los cuales, fueron elaborados por los tratadistas italianos y, en menor cuantía los elaborados por los franceses y alemanes.

La posición de ambos, frente al abaluartado como nueva técnica defensiva, fue de análisis crítico, fijando su posición y selección por el diseño pentagonal, considerándolo como el más idóneo y perfectos para las ciudades, siguiendo el principio de las geometrías regulares. También la opinión de *Cristóbal de Rojas* fue contraria a la predominante en la época, y ésta jugó un papel importante en cuanto a cómo debía ser el diseño de las *torres almenaras*, ya que sostenía que la planta debía ser cuadrangular y sin talud. En España, por ejemplo, trazó y edificó la fortificación de una línea de cuarenta y cuatro torres en la costa de Andalucía, en la que se incluyó a Cádiz. Según encargo del rey *Felipe III*.

⁷⁶ *Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército*. Madrid, 1911. Reedición facsímil de la Inspección de Ingenieros, 1987. Tomo I. Pág. 5.

CARRILLO DE ALBORNOZ, Juan. (2002). *Historia del Arma. Imprenta de la Academia de Ingenieros*. Hoyo de Manzanares, Pág. 14-17.

MARIÁTEGUI, Eduardo. *El capitán Cristóbal de Rojas, ingeniero militar del siglo XVI*. Memorial de Ingenieros. 1879. Revista V, 25. Madrid.

Visitada la página web, en fecha: 28 de mayo del 2013.: <http://www.tarifaweb.com/aljaranda/num51/art1.htm>
Revista de Estudios Tarifeños. *El ingeniero Cristóbal de Rojas reconoce Tarifa en 1597 (I)*. Artículo de Ángel J. Sáez Rodríguez. Año XIII. Núm. 51. Cuarto Trimestre. Diciembre 2003. Servicio de Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Tarifa.



Figura: 33

Cristóbal de Rojas y su obra:

F-1 y F-2: Castillo Santa Catalina, en Cádiz

Fuente fotográfica: Trabajo propio

G-3: Grabado de la portada del Tratado de Cristóbal de Rojas

Fuente: Visitada la página web: http://relojesdesol.info/gallery2/main.php/gallery/doc/francisco-de-rojas/Cristobal-de-Rojas_P001.jpg.html en fecha: 14 de agosto 2011.



En su carácter de tratadista, *Cristóbal de Rojas* dejó su legado técnico a través de su obra: “*Teoría y práctica de la Fortificación, conforme las medidas y defensas de estos tiempos*”.⁷⁷ Fue escrita en el año 1597 e, igualmente fue el primer tratado de este género que se publicó en España y sirvió de compendio de enseñanzas para la *Academia de Matemáticas de Madrid*, de la cual fue su cofundador.

La estructura de su *Tratado* está conformada por tres partes. Y, como refiere el Dr. Galindo Díaz, en su tesis doctoral,⁷⁸ en la primera parte del *Tratado*, en los capítulos I, II, III, V y VI, *Cristóbal de Rojas* planteó una clara postura en relación al conocimiento que debía tener el soldado o el ingeniero que quisiera ser experto en Fortificación y lo basó en tres conocimientos según lo dicho por *Cristóbal Rojas*, en su *Tratado* y en el *Capítulo Primero, de las cosas que son necesarias para la fortificación*,⁷⁹ lo cual, textualmente se lee así:

“Tres cosas han de concurrir en el soldado, ó Ingeniero, que perfectamente quiere tratar la materia de fortificación. La primera, saber mucha parte de Matemáticas: si fuere posible, los seis primeros libros de Euclides, y el undécimo y duodécimo, porque con ellos absolverá todas las dudas que se le ofreciere, así de medidas, como de proporciones, y para el disponer los planos y fundamentos de los edificios, y medir las fábricas y murallas, pilares, columnas, y las demás figuras: y cuando no lo supiere, bastara lo que cerca dello se dice y declara en este tratado, digerido y puesto en términos claros para instruirle en lo que para esta materia fuere necesario, si bien la tal inteligencia será mecánica. La segunda es, la Aritmética, que sirve para dar cuenta del gasto que para hacer la fábrica se ofrecerá antes que se haga, o después de hecha, y en su construcción para las medidas de distancia y proporciones, y para otras muchas cosas que en el discurso de este libro se verán. La tercera, y más principal para la fortificación, es saber reconocer bien el puesto donde se ha de hacer la fortaleza, o castillo”.

Folio I

En la segunda parte del *Tratado*, el ingeniero *Cristóbal de Rojas* amplió muchos de los conceptos de la *Fortificación*, los cuales había explicado en su primer libro; haciendo hincapié en la *arquitectura abaluartada* y haciendo una descripción ilustrada de las partes

⁷⁷ MARIÁTEGUI, Eduardo. (1985). *El capitán Cristóbal de Rojas, ingeniero militar del siglo XVI*. Servicio de Publicaciones, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, MOPU. Madrid.

⁷⁸ GALINDO DÍAZ, Jorge Alberto. (1996). *El Conocimiento constructivo de los Ingenieros Militares del siglo XVIII. Un estudio sobre la formalización del saber técnico a través de los tratados de arquitectura militar*. (Tesis doctoral), Universidad Politécnica de Catalunya, Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona. Barcelona, pág. 19.

⁷⁹ DE ROJAS, Cristóbal. (1598). *Teoría y Práctica de Fortificación, conforme las medidas y defensas de estos tiempos, repartida en tres partes*. Libro Primero. Capítulo Primero, *De las Cosas que son necesarias para la fortificación*, Folio. I. Madrid, pág. 1.



de los recintos abaluartados. Siguiendo la descripción, se observan nuevas propuestas técnicas importantes para mejorar el funcionamiento de la fortificación, basándose en el gran conocimiento que tenía sobre el desarrollo de las batallas, los usos de las armas y las estrategias habituales de la época. También, en los Capítulos II y IV, argumenta la importancia que tiene la fortificación de ciudades y la utilización de las medidas adecuadas para los frentes.

El carácter militar de Cristóbal de Rojas se manifestó en este tratado, al igual que en sus conceptos sobre la distribución espacial del interior del recinto fortificado, los cuales están basados en la distribución radial con una plaza central como epicentro, desde allí se generaban las manzanas irregulares apenas definidas, a la inversa de los elementos defensivos del perímetro a los cuales prestó mucha atención y detalló profusamente.

En la introducción de esta tercera parte y antes de entrar a explicar los materiales, hizo acotaciones, remitiéndose expresamente a las teorías de *Vitruvio*, sin descartar las fuentes modernas de los tratadistas italianos sobre el modo de fortificar ciudades. Centró todo en el tema de las tipologías regulares analizadas por él. Igualmente, se esmeró en disertar sobre los tipos de arcos, molinos, puentes y el despiece de la mampostería, partiendo de sus propias experiencias. Finalmente, en esta tercera parte, trató sobre la artillería y estableció un breve discurso sobre el conveniente manejo económico de los medios.

Por lo aquí planteado se define el énfasis que hace sobre los conocimientos que considera imprescindibles para el “*buen arte de fortificar*”. Siguiendo el análisis se encuentra que, entre los aspectos conceptuales de mayor interés tocados en este *Tratado*, está el de la “*muralla*” como un elemento complejo que busca ser inexpugnable mediante la firmeza del recinto, logrado mediante el correcto uso de los materiales. A continuación, en el *Capítulo IV* del citado *Tratado*, hay otro aspecto que trata sobre las reglas de emplazamiento; mientras que en el *Capítulo XI* habla del trazado de recintos proporcionales.

La forma de cómo *Cristóbal de Rojas* desarrolla su *Tratado*, no deja la menor duda que, para él era de suma importancia tener el mejor conocimiento y manejo de la Geometría, la Matemáticas y la Experiencia, convirtiéndolas en las tres materias básicas



que el ingeniero debía conocer como fundamento de su ciencia para fortificar. También, especifica que la experiencia es un valor agregado de una ciencia particular, que actúa como telón de fondo en el que quedan contrastados todos los problemas de diseño, elección de materiales, asentamientos, etc.

Desde otro punto de vista, la justificación del tratado encierra un fuerte compromiso ético -político y da legitimidad a la práctica de fortificar y su finalidad, como el mismo lo expresa: "*conservación y defensa de Imperios, Reinos, Estados y Ciudades*".⁸⁰

10.3. Diego González de Medina Barba y su Examen de Fortificación

En el Renacimiento hubo una verdadera preocupación por el desarrollo de la “*ciudad militar*”. Así está planteado en “*El Príncipe*” de Maquiavelo, donde este hace una reflexión sobre las diversas circunstancias que pueden o no pueden afectar a las ciudades creadas por los príncipes en sus dominios. También, *González de Medina Barba* hace hincapié en tal hecho, en su Tratado “*Examen de fortificación*”,⁸¹ desarrollado en forma de diálogo entre un *príncipe* y un *maestro de fortificación*.

El Tratado, en una primera orientación encierra un gran compromiso de carácter ético y político. En su segunda orientación se convierte en la legitimación de la práctica de fortificar. Pese a no estar dividido en capítulos, la obra se puede definir por los temas tratados a través del dialogo, que sostienen el *príncipe* y su “*maestro de fortificación*”:

1. El inicio del Examen es una apología a la fortificación como garante de la defensa y la conservación de los Estados.
2. La sabia selección del emplazamiento folio 8
3. Sobre los miembros de una plaza fuerte folio 16
4. La importancia del trazado de las plantas regulares, desde la pentagonal hasta el octogonal folio 54

⁸⁰ Ibídem. Folio 3.

⁸¹ LEÓN TELLO, Francisco José y SANZ SANZ, María Virginia. (1994). *Estética y teoría de la arquitectura en los tratados españoles del siglo XVIII*. Editado por: Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Editorial CSIC – CISC Press. Madrid, pág. 5.



5. La fortificación “moderna” de una ciudad irregular folio 68
6. Las diferencias entre las cortinas oblicuas y las rectas folio 75
7. Las formas de fabricar en campañas folio 79
8. Los diferentes sistemas de medidas folio 84
9. Las modificaciones de las plantas cuadradas folio 88
10. Los modelos de plazas fuertes folio 94
11. Ciudadelas adecuadas en ciudades de *gente inquieta y bulliciosa* folio 116
12. El conocimiento de materiales y reglas para la cimentación folio 130
13. Remodelación de las ciudades fortificadas “a lo antiguo” folio 150
14. Lo que ha de hacerse con las casas próximas a la muralla folio 178
15. Sobre la población y casas de una plaza fuerte folio 181
16. Las condiciones que ha de reunir el Alcayde folio 191
17. Recopilación de las medidas de cada miembro de la fortificación, elementos arquitectónicos, calles y plaza folio 217.

10.4. Sebastián Fernández Medrano y el Arquitecto Perfecto en el Arte Militar

Desde *La Real Academia de Matemáticas de Bruselas* llegó el tratado: *El Arquitecto Perfecto en el Arte Militar*, del ingeniero militar *Sebastián Fernández Medrano*, donde el autor desarrolló una teoría específica del diseño y la construcción de fortificaciones, que incluyó detallados conocimientos de geometría, de trigonometría, del cálculo y reglas de proporciones; cuyas explicaciones, de los procesos y técnicas de puesta en obra, están totalmente basadas en las muy cuidadas representaciones tridimensionales, enriquecidas por acciones simultáneas en proceso, que a su vez dan cuenta de las secuencias necesarias para la construcción de murallas y bastiones, expresadas en formas claras y precisas que no dejan ninguna duda de los procedimientos.

Indiscutiblemente, el conocimiento de Fernández de Medrano provenía de su dedicación al estudio e interpretación de las obras de otros autores, especialmente de



Stevin, Allain Manesson Mallet y Samuel Marolois. Esta conclusión se obtiene de la evaluación cualificativa de su obra, en la cual se observa la reproducción literal de algunas ilustraciones tal como ocurre en las páginas dedicadas a la arquitectura hidráulica. También se observa la importancia que le da a la perspectiva como instrumento de representación de la acción y que constituye una señal del claro rol que desde entonces tenía, esta técnica como herramienta de la didáctica.

10.5. Alonso de Vandelvira y su Tratado de Arquitectura

En el año de 1544, la ciudad de Úbeda, Provincia de Jaén, fue testigo del nacimiento de *Alonso de Vandelvira*,⁸² insigne arquitecto y tratadista español, hijo del no menos renombrado arquitecto renacentista andaluz *Andrés de Vandelvira*. Como gran estudioso, tuvo su fuente de inspiración en las obras del arquitecto francés *Philibert de L'Orme*⁸³ y las obras de su padre a quien le hace un homenaje al reproducir las citadas obras en su Tratado.

Su gran sensibilidad creativa y siguiendo los pasos del padre destacó en el conocimiento sobre el *arte de cortar y modelar la piedra*, dejando su testimonio como su máximo y célebre legado en su manuscrito "*Libro de traças de cortes de piedra*",⁸⁴ realizado entre los años 1575 y 1591. En este *Tratado de Arquitectura* deja constancia de su conocimiento sobre geometría, los tipos de arcos y pechinas, y la ornamentación; el cual fue ampliamente difundido en Castilla, más que en Andalucía.

Tuvo su actuación como aparejador y luego como arquitecto en la construcción de la *Casa Lonja de Sevilla*. Igualmente proyectó la *Iglesia de Santa Isabel*, cuya fachada es una magnífica creación suya, elaborada en piedra, donde destacan dos parejas de columnas

⁸² CRUZ ISIDORO, Fernando. (2001). *Alonso de Vandelvira (1544-ca. 1626/7): tratadista y arquitecto andaluz*. Serie: Arte Núm.: 17. Editorial: Universidad de Sevilla. Servicio de Publicaciones. Sevilla, págs. 21-28 y 30-44.

Visitada la página web: <http://www.dipualba.es/archivo/Estudios/AndrésVandelvira.htm> En fecha 27 de julio del 2013 y el 10 de febrero del 2014.

⁸³ *Philibert de L'Orme*: arquitecto y humanista, de origen francés. Fue nombrado arquitecto del rey Francisco I. Entre sus obras se encuentra la construcción del Palacio de las Tullerías y el Castillo de Anet. Entre su obra escrita se encuentra: *Le Nouvelles inventions pour bien bastir et à petits frais*, en el año 1561 y *Le premier tome de l'Architecture*, en el año 1567.

⁸⁴ CRUZ ISIDORO, Fernando. (2001). *Alonso de Vandelvira (1544-ca. 1626/7): Tratadista y arquitecto andaluz*. Serie: Arte Núm.: 17. Editorial: Universidad de Sevilla. Servicio de Publicaciones. Sevilla, págs. 48-58.



acanaladas con hornacinas en dos alturas, rematando el cuerpo superior con altas pirámides, en una clara exposición del manierismo. Sin embargo, su obra más significativa fue el templo sevillano conocido como *La Iglesia del Sagrario*.

También intervino en el arte de fortificar, formando parte del equipo con el ingeniero militar *Cristóbal de Rojas*. Esta oportunidad la tuvo en Cádiz, como maestro mayor de obras, en la reconstrucción de las murallas y los sistemas defensivos, tras el asedio angloholandés, en el año 1596. Su obra se extendió hasta Sanlúcar de Barrameda, como arquitecto de los duques de Medina Sidonia. Allí construyó su obra más emblemática conocida como la *Iglesia de Nuestra Señora de Caridad*.

En el Tratado de Arquitectura, conocido como: “*Libro de traças de cortes de piedra*”,⁸⁵ Alonso de Vandelvira desarrolló todo el conocimiento que se tenía para la época sobre la *estereotomía*,⁸⁶ exaltando el buen manejo de esta rama de la cantería como un arte y haciendo uso de la descripción de los modos de como poder definir las maneras de tallar y hacer los cortes en las piedras, siguiendo los patrones de acomodación y su ubicación en la obra, en un máximo de aprovechamiento de las rocas y su extracción de las canteras. Esta técnica fue conocida, en el Medioevo, como “*montea*”.⁸⁷ Es hasta el siglo XVI, cuando en España, comenzaron a aparecer los tratados que detallaban las formas de cada pieza, en forma gráfica y recibieron el nombre de *cortes de cantería* o *arte de montea*.

⁸⁵ Ibídem, págs. 48-58.

⁸⁶ La *estereotomía* es la parte teórica que trata del diseño y esta englobada en la geometría descriptiva. Esta se desarrolló durante la Edad Media, en la construcción de las grandes catedrales. La aplicación práctica de esta técnica se conoce como *tomotecnia*. En el Renacimiento encontramos varios tratados, uno de los más importantes es el de *Sebastiano Serlio* – arquitecto manierista italiano-, que la englobo dentro de la Arquitectura.

⁸⁷ BONET CORREA, Antonio. (1989). *Los tratados de cortes de piedra españoles en los siglos XVI, XVII y XVIII*. En Academia, número 69. Madrid, Real Academia de bellas Artes de San Fernando, segundo semestre de 1989, págs. 31-62.



Figura: 34

F-1: Portal de la iglesia del convento a la plaza de Santa Isabel, Sevilla.

Fuente: Sevillopedia. Visitada la página web
http://archivos.wikanda.es/sevillopedia/Sevilla_Santa_Isabel2.JPG

F-2: Busto de Alonso de Vandelvira en Sabiote, Jaén

Fuente fotográfica: Trabajo propio de Er conde

G-1: Portada del manuscrito "Libro de traças de cortes de piedra".

Fuente: Universidad Politécnica de Madrid. E.T.S. Arquitectura. Biblioteca. Sign: RAROS 31



El *Tratado* fue estructurado en 104 capítulos y en cada uno de ellos fue exponiendo las múltiples soluciones a los diferentes problemas constructivos sobre el arte de tallar la piedra.⁸⁸ Seguía un orden de ideas y lo primero que definió fueron las trazas de cortes de las piedras, los cuales expuso muy claramente en el primer capítulo. Continuando con el análisis y enseñanza de los diferentes tipos de pechinas, cimbras y trompas, para lo cual dedica los 18 títulos siguientes.

El tercer nivel de análisis lo dedicó al estudio de los arcos, los cuales describió en los capítulos: 21 hasta el 44. Igual análisis descriptivo hizo con las troneras, cuyo estudio lo detalló en los títulos: 45 al 53; seguido de los capialzados, los cuales se encuentran descritos en los títulos: 54 al 64. Los caracoles de las escaleras, también fueron objeto de sus recomendaciones y estos se encuentran en los títulos: 65 al 73. Finalmente, los capítulos: del 74 al 104, fueron dedicados a todo lo referente a las capillas redondas, cuadradas y triangulares.

Es un *Tratado* destacado, ya que está muy enriquecido por numerosas obras y abundantemente ilustrado con grabados dignos de admiración y pese a haber desaparecido el original se tienen dos copias manuscritas, una de las cuales se conserva en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, escrita por Bartolomé de Sombigo y Salcedo, maestro mayor de la catedral de Toledo en el año 1671 y la otra en la Biblioteca Nacional, escrita por Felipe Lázaro de Goiti en el año 1646.

10.6. Fray Lorenzo de San Nicolás y su Arte y Vso de Architectura

Este reconocido arquitecto de la corte española durante el siglo XVII, fue también fraile de la Orden de Agustinos Recoletos y nació en Madrid en el año 1593. Tras una esmerada formación.

Su humildad lo llevo a no aceptar ningún título de honor, pero si formó parte de la junta asesora de las obras de la *Villa de Madrid* y del *Patronato Real*. Sus actuaciones lo

⁸⁸ *Diccionario Enciclopédico Ilustrado de la Provincia de Cádiz*. Editado por Caja de Ahorros de Jerez, año 1985.

Visitada la página web oficial de la Universidad Politécnica de Madrid, en el día: 10 de mayo del 2013.
<http://www.upm.es/institucional/UPM/Biblioteca/RecursosInformacion/ArticulosRelacionados/08ec6fbf7868d110VgnVCM10000009c7648aRCRD>



hacen merecedor a ser considerado como un gran “*Maestro*” muy interesado en la formación de los arquitectos e ingenieros. Esta con conclusión se desprende de su tratado que está enfocado totalmente a la docencia.

Su mayor contribución a la arquitectura está expuesta en su tratado de arquitectura, “*Arte y Vso de Architectvra*”,⁸⁹ publicado en dos partes, la primera en el año 1639 y la segunda en el año 1665. Revisada la historiografía de la obra, se puede afirmar que tuvo una gran relevancia entre los tratados de arquitectura publicados en esa época. En efecto, se convirtió en una obra que gozó de gran prestigio entre los arquitectos de obras eclesiásticas de las distintas congregaciones.

El Tratado: “*Arte y Uso de Architectura*” de *Fray Lorenzo de San Nicolás*, se puede considerar como un excelente instrumento de trabajo técnico para la construcción, preferentemente práctico con un abanico de soluciones a los posibles problemas surgidos en el proceso de edificación. Tal como lo expresa George Alexander Kubler en su obra,⁹⁰ definiéndolo como: “*el mejor tratado sobre instrucción arquitectónica escrito jamás*”.

Bien sabemos que *Fray Lorenzo de San Nicolás* era un observante del concepto arquitectónico vitruviano, sin embargo, al leer su obra y analizar su forma de entender la Arquitectura se evidencia, que hay una controversia en cuanto al papel del arquitecto como la síntesis del *saber universal* y el de la Arquitectura como la *ciencia humanista* por excelencia.⁹¹ Aparte de este inciso, el resto de la obra está llena de valoraciones y reconocimientos a la obra de Vitruvio, tal como se desprende de sus propias palabras, cuando expresa:⁹²

⁸⁹ Consultada la página web: http://www.madripedia.es/wiki/Fray_Lorenzo_de_San_Nicolás En fecha: 17 de agosto 2011. Su prestigio trascendió a los dominios de ultramar, por ejemplo, en Colombia, el arquitecto capuchino Fray Domingo de Petrés, la pidió a España (el único ejemplar que tenía su congregación) para poder consultarla y allí se desarrolló la mayor parte de su obra arquitectónica.

⁹⁰ KUBLER, George. (1957). *Arquitectura de los siglos XVII y XVIII*. Tomo XIV. Ars. Hispaniae. Editorial Plus-Ultra. Madrid, pág. 80.

⁹¹ VITRUVIO POLION, Marco. (1787) *Los diez libros de la Arquitectura*. traducidos del latín y comentados por Don Joseph Ortiz y Sanz. Presbítero. Imprenta Real. Madrid. Libro I, capítulo I: en este capítulo hizo una amplia referencia a las cualidades y saberes del arquitecto: “*Será instruido en las Buenas Letras, diestro en el Dibujo, hábil en la Geometría, inteligente en la Óptica, instruido en la Aritmética, versado en la Historia, Filósofo, Médico, Jurisconsulto, y Astrólogo*”.

⁹² SAN NICOLÁS, Fray Lorenzo de. (1796). *Arte y Uso de Architectura*, Tomo I. Capítulo I. Fol. 2v. Editorial: D. Plácido Barco López. Madrid.



Grabado 22

**Portada de Arte y Vso de Architectura
Tratado de Fray Lorenzo de San
Nicolás (1593-1679).**

Fuente: Biblioteca Histórica – Biblioteca Complutense - Universidad Complutense de Madrid.

Signatura Currens: BH FLL 26623.

Signatura Currens: BH FOA 2464.

“La gran *summa* de nuestra cultura arquitectónica, de referencia constante durante los siglos XVII y XVIII, es el tratado de Fray Lorenzo de San Nicolás (1593-1679), *Arte y uso de architectura* (primera edición de la primera parte: Madrid, 1639; primera edición de la segunda parte: Madrid, 1665, y varias reediciones hasta fines del setecientos); como hito ineludible en el ámbito hispano, este tratado queda expuesto mediante la respectiva *editio princeps* de cada parte”.

Diego Suárez Quevedo



Grabado 23

**Contraportada de Arte y Vso de
Architectura
Tratado de Fray Lorenzo de San
Nicolás (1593-1679).**

Fuente: Biblioteca Histórica – Biblioteca Complutense - Universidad Complutense de Madrid.

Signatura Currens: BH FLL 26623.

Signatura Currens: BH FOA 2464.



"Ninguno se maraville de como de ordinario cito más a Vitruvio que a otros autores, habiendo tanto escrito de esta materia, pues no es la causa el no haberlos visto, sino que todo cuanto hay escrito de Arquitectura, es de este Autor; y así Sebastiano lo que halló fuera de los preceptos de Vitruvio lo reprueba. A este Autor se le debe mucho, por haber dado mucha luz del Arte, y así confesaré lo que fuere suyo en la ocasión que se ofreciere, excusando el nombrar a otros, pues ellos se valieron de la autoridad de este Autor para autorizar la suya, como yo me valdré en lo que fuere suyo".

Fray Lorenzo de San Nicolás

Tomo I. Capítulo I. Fol. 2v

También, en su obra hay una manifiesta influencia de *"Los Diálogos de aritmética práctica y especulativa"*⁹³ del autor Juan Pérez de Moya, quien trató de convertir a la *Aritmética* en una ciencia amigable, mediante la didáctica y la exposición clara de los principales postulados y saberes, haciéndola de muy fácil acceso al público.

Fray Lorenzo fue un estudioso de la *Geometría de Euclides*, la cual refiere ampliamente en su *Tratado*; confirmando así su seguimiento a la tendencia de la época. Al igual que Juan de Herrera, que la enalteció en la Corte y en la Academia de Matemáticas. Pero, estos no son los únicos autores, a los cuales consultó y tomó como modelo, por ejemplo, los postulados de Sebastiano Serlio, Jacopo Barozzi de Vignola, los estudió y los llevó a su obra enriqueciéndolos. Igualmente, con la obra del boloñés Juan Carlos Carraceno, que data del año 1569, y la obra castellana de Francisco de Villalpando.⁹⁴

El *Tratado* está redactado en un lenguaje sencillo, porque tiene una clara intención docente, y hay un cuidado por el planteamiento claro del *marco teórico de la arquitectura* y del *marco práctico de la construcción*; dándole gran importancia al conocimiento y manejo de los presupuestos, al correcto uso de los materiales y la importancia en cuanto a las responsabilidades de un *maestro de obras*. Todo este planteamiento tiene un objetivo claro, y es el de ser un instrumento consultivo.

⁹³ PÉREZ DE MOYA, Juan. (1562) *Los Diálogos de Aritmética Práctica y Especulativa del bachiller Iván Pérez Moya*. Colección: 1ra. Edición. Con licencia y privilegio Real. En Salamanca. Por Mathias Graft. Ediciones Universidad de Zaragoza.

⁹⁴ Francisco de Villalpando realizó importantes contribuciones en la arquitectura española importando las técnicas y el gusto florentino e hizo la traducción de los libros tercero y cuarto del tratado de arquitectura, *Tutte l'opere d'architettura et prospettiva*, del italiano Sebastián Serlio Boloñés.



La estructura del Tratado está dividida en dos partes:

- a) La primera parte: conformado por 83 capítulos, refiere la importancia de la Aritmética y la Geometría como los pilares básicos para la formación del Arquitecto, mediante un bagaje instrumental que encamina a las posibles soluciones a los problemas constructivos.
- b) La segunda parte del Tratado está conformado por 71 capítulos, se diferencia de la primera, porque en ella, Fray Lorenzo reseña profusamente las medidas y las molduras utilizadas en los diversos órdenes por los tratadistas, mediante una exposición de los mismos, sin asumir doctrina alguna. Componiendo de esa forma los cinco ordenes clásicos: el toscano de Vitruvio, el dórico de Serlio, el jónico de Palladio, el corintio de Vignola y el compuesto de Scamozzi.⁹⁵

10.7. Pedro de Lucuze y Ponce

El final del siglo XVII y en la ciudad de Avilés, nació el insigne ingeniero militar *Pedro de Lucuze y Ponce*. Su gran labor docente fue de gran influencia en la formación de los ingenieros militares y de oficiales del ejército, que estuvieron bajo su dirección académica. Igualmente, Su labor científica fue trascendente para la ciencia española, durante el siglo XVIII.

Como soldado en la *Compañía Coronela del Regimiento de Santiago*, tuvo una destacada labor en la *Guerra de Sucesión Española*. Estas acciones le abrieron las puertas para pasar a la *Compañía de Reales Guardias de Corps*, donde estudió matemáticas en forma autodidacta, lo cual le permitió ser admitido en los *Reales Cuerpos de Artillería e Ingenieros*. Su denodada dedicación y buen criterio le permitió que lo destinaran a Granada y, en el año 1773, encontrándose en el Peñón de Vélez de la Gomera, tuvo la oportunidad de levantar un plano del proyecto de construcción de un fuerte.

En el año 1736, durante su estadía en la ciudad de Ceuta, fue destinado a la ciudad de Barcelona, donde fue incorporado a la *Real Academia Militar de Matemáticas y*

⁹⁵ SAN NICOLÁS, Fray Lorenzo de. (1796). *Arte y Uso de Arquitectura*, Tomo II. Capítulo I y Capítulo 49. Madrid, pág. 3 y 179.



Fortificación como profesor y Ayudante del Director, el ingeniero Pedro Calabro. Allí logró ascender al cargo de director de la citada Academia y redactó el *Curso de Matemáticas* que luego fue enseñado en el mismo centro y en otras Academias de Ingenieros, entre ellas la de Ceuta y Orán. El temario estaba conformado por ocho Tratados, establecidos por la Ordenanza del año 1739, basado en obras como:

1. Los seis primeros libros de Euclides.
2. Los Nuevos Elementos de Geometría, de los señores de Port Royal.
3. La Geometría de las líneas, del señor Crouzaz, profesor de la Academia de Lausana.
4. El tema sobre fortificación, apoyado en el Compendio Matemático, del padre Thomas Vicente Tosca.
5. El Curso Matemático de Bernard Forest de Bélior, publicado en 1725.
6. El Método de Arquitectura Civil, del caballero Le Clerc.
7. Las obras de los españoles Mateo Calabro, Fernández de Medrano, Larrando de Mauleón y el Marqués de San Cruz de Marcenado.

En el año de 1772 editó su obra denominada “*Principios de Fortificación*”, el cual sirvió de texto para la Academia. Este Tratado también fue conocido como: “*Curso inédito de Matemáticas, Fortificación, Artillería, Cosmografía y Arquitectura*”. Otra obra suya fue el “*Diccionario de Fortificación*”.

10.8. Tomás Vicente Tosca y Mascó

Para Europa el siglo XVII fue de grandes culminaciones y logros, especialmente en lo relacionado con la “*revolución científica*” iniciada a finales del siglo XV y durante el siglo XVI, lo que implicó cambios en las doctrinas, los principios y los métodos del saber tradicional. La participación de España fue lenta y se hizo necesario un largo proceso de aculturación, pero fue a finales de esta centuria cuando se realizó la ruptura del saber tradicional para dar paso a la ciencia moderna que sería luego el fundamento de la *ilustración española*.



Las principales ciudades fueron los escenarios del movimiento y se identificó como “*novator*”⁹⁶ y de todas ellas fue Valencia la vanguardista con el destacado sacerdote Tomás Vicente Morla. Su labor didáctica lo llevo a crear una *escuela de matemáticas*, donde acudían a estudiar los jóvenes nobles de la ciudad, pero a causa de la Guerra de Sucesión, dejó de funcionar. Pero esa circunstancia no lo limitó y siguió prodigando sus conocimientos científicos, dejando a la posteridad sus obras manuscritas que se conservan en el *Compendio Mathematico*.⁹⁷

⁹⁶ GIL FERNANDEZ, Luis, MAESTRE SANCHIS, Antonio, GONZALO SANCHEZ-MOLERO, José Luis, PEREZ GARCIA, Pablo y GOMEZ CANSECO, Luis. (2004). *La cultura española en la Edad Moderna*. Serie Historia de España. Colección fundamentos No. 191 Editorial AKAL, Madrid, págs. 397-398.

⁹⁷ TOSCA Y MASCÓ, Tomás Vicente. (1794). *Compendio Matemático, en que se contienen todas las materias más principales de las ciencias, que tratan de la cantidad*. Editorial: en la Oficina de los Hermanos de Orga. Valencia.



11. El conocimiento académico transmitido

En el siglo XVI, la arquitectura militar se fue desarrollando en paralelo a la arquitectura civil y en estrecha relación con los temas urbanísticos, referenciados en los modelos de “*ciudad ideal*”⁹⁸ y la exigente especialización y perfeccionamiento de los sistemas estructurales de la Fortificación, como tal.

Esta arquitectura, fundamentada en la experiencia empírica de los efectos y consecuencias de las nuevas armas de la poliorcética y del comportamiento de los combatientes, fue la que llegó a convertirse en la ingeniería militar, ya como una profesión, fundamentada en los principios matemáticos, técnicos y científicos.

Otra referencia para esta cualificación es, el hecho cierto de que la ingeniería militar como tal, era una ciencia que abarcaba a la arquitectura e, igualmente participaba con la artillería. Incluso las funciones del arquitecto y las del ingeniero estaban tan estrechamente unidas que a menudo sus profesiones correspondientes, se denominaban con términos intercambiables.

11.1. Las Escuelas o Academias de Matemáticas

Durante el Renacimiento, la matemática estuvo muy unida con el humanismo. La aparición de variadas obras sobre aritmética y geometría aplicadas, posibilitó la enseñanza y en consecuencia la fundación de las *Escuelas o Academias de Matemáticas e Ingeniería Militar*. La razón es obvia, ya que al ponerlas en práctica en actividades profesionales específicas, como la agrimensura, la arquitectura militar y la civil, permitió el objetivo principal, el de superar la situación académica, porque en el siglo XVI no era nada fácil estudiar Matemáticas en España y por esta razón, los ejércitos imperiales españoles estaban llenos de oficiales ingenieros italianos, flamencos y alemanes.

En los antecedentes históricos sobre proporcionar instrucción científica a los jóvenes cortesanos, se encuentra en la “*escuela palatina*” de la corte de los Reyes Católicos, pero es en el reinado de Felipe II, en el año de 1582, cuando se procedió a la fundación de “*La*

⁹⁸ GIL LUGO, Wolfgang. (2003). *El mapa de la ciudad ideal: estructura y sinopsis de la República de Platón*. Editorial: Ediciones Universidad de Barcelona. Barcelona.



Real Academia de Matemáticas",⁹⁹ para la formación de cosmógrafos, y la "*Cátedra de Matemáticas y Fortificación*" para la formación de artilleros e ingenieros militares. Este ítem se ha tratado en este Capítulo VII, en las páginas: 688-689 y en el Capítulo VI, en las páginas 581-585, de esta investigación.

Es notable la acción del Ingeniero *Juan de Herrera*, en compañía de *Juan Bautista Antonelli*, en el impulso por ampliar la formación de técnicos. En el cual, puso en marcha un proyecto para la creación de "*escuelas de matemáticas*" en las principales ciudades castellanas. Pero la labor de las mentes retrógradas y la negación de las *Cortes de Madrid*, dio al fracaso esta encomiable labor, a pesar de tener todo el apoyo real.

Finalizaba el año 1587, y las múltiples defensas del proyecto por parte de los dos matemáticos e ingenieros antes mencionados, ante los procuradores de Burgos, Jaén, Valladolid, Salamanca, Madrid, Soria, Segovia, Guadalajara y Toledo, no cesaron hasta lograr que se nombrara una comisión evaluadora para que diera su opinión sobre lo conveniente y útil del proyecto académico. El veredicto favorable se logró el 19 de enero de 1588, y la aprobación para la creación de "*escuelas de matemáticas*", en varias de estas ciudades, procedió, bajo el marco loable del *bien común* y el apoyo del rey.

El Dr. *Mariano Esteban Piñeiro*, en su obra explica,¹⁰⁰ que la aprobación estaba, pero no la voluntad de las *Cortes*, por hacer efectivo el acuerdo, para que se estudiasen las matemáticas en las ciudades en cuestión. La inercia y la falta de predisposición por parte de los representantes de las ciudades fueron palpables en todo momento, ya que no le concedían importancia alguna a este conocimiento científico.

Esta larga espera llegó al 4 de septiembre de 1589, cuando la *Junta del Reyno*, en una nueva reunión convocada, solo asistieron los representantes de Burgos, León, Granada, Sevilla, Murcia, Cuenca y Toledo. en la citada reunión definieron su oposición, especialmente la de los Procuradores de León, quienes expresaron su desacuerdo en la creación de estas escuelas por considerarlas innecesarias y cuyos costes no estaban

⁹⁹ ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano. (2000). *Matemáticas y Academias en el Madrid de los Austrias*. En: ESCRIBANO RÓDENAS, María del Carmen. (coord.) *Matemáticos madrileños*, Grupo Anaya, Madrid, págs. 43-104.

ESTEBAN PIÑEIRO, Mariano. (1999). *La Academia de Matemáticas de Madrid*. En: MARTÍNEZ, E. (dir.) *Felipe II, la Ciencia y la Técnica*. Fundesco. Madrid, págs. 113-132.

¹⁰⁰ *Ibidem*.



dispuestos a afrontar, incluso se atrevieron recomendar dar esta responsabilidad a los monasterios. Esta actitud continuó y las Cortes de Castilla, se mantuvieron en su sistemática negativa y oposición al proyecto, a pesar de la defensa del proyecto por parte de Juan de Herrera. Los fundamentos siempre fueron las crisis económicas y la mentalidad de la época.

En las primeras décadas del siglo XVII, se dieron mejores oportunidades para la formalización de otras *Reales Academias Militares de Matemáticas y Fortificación*. El lugar fue Italia, con la fundación de "*La Academia de Matemáticas española en Milán*", en el año 1630.¹⁰¹ En ella se dictaba cátedra sobre "*La Geometría Aplicada al Arte de la Fortificación de Ciudades y Castillos*".

Los ilustres arquitectos Alejandro Capra, Aighisi de Carpi y Castriotto, que con San Micheli fueron los insignes maestros de la Escuela Italiana de la Fortificación. En el pensum académico se contemplaba la enseñanza de los métodos de Niccoló Tartaglia. Mientras, los anteriores hechos pasaban en los Países Bajos, en la península ibérica continuaban los empeños para crear los centros de enseñanza del "*arte bélico*", con el propósito de optimizar la defensa de las plazas. El mismo se vio favorecido, en el año 1635,¹⁰² con la creación de "*Las Academias de Castilla y Andalucía*".

A mediados del siglo XVII, se dieron las fundaciones de: la "*Real Academia de Matemáticas de Bruselas*", en Flandes, bajo la dirección de *Sebastián Fernández de Medrano*. De esta forma, los Países Bajos vieron la luz tecnológica y académica con "*La Academia Real y Militar del Ejército de los Países Bajos*" en Bruselas en el año 1675:¹⁰³ en los albores del siglo XVIII se realizó la fundación de la "*Real Academia Militar de Matemáticas y Fortificación de Barcelona*", adoptando el modelo de Bruselas.

¹⁰¹ Edición facsímil de la Inspección de Ingenieros. *Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército*. Madrid, 1987. Tomo II. Páginas 13-24.

CARRILLO DE ALBORNOZ, Juan. (2002). *Historia del Arma*. Imprenta de la Academia de Ingenieros. Hoyo de Manzanares, pág. 12-17.

¹⁰² Enciclopedia moderna, tomo 9: *diccionario universal de literatura, ciencias, artes, agricultura, industria y comercio*. Publicada por Francisco de P. Mellado. Establecimiento Tipográfico de Mellado, Madrid 1851, pág. 237.

¹⁰³ Edición facsímil de la Inspección de Ingenieros. *Estudio histórico del Cuerpo de Ingenieros del Ejército*. Madrid, 1911, 1984. Tomo II, páginas 10-13.



Óleo: 24

REAL ALCÁZAR DE MADRID

P-1: Real Alcázar de Madrid. Pintura del siglo XVII del Real Alcázar de Madrid. Sede de la Academia de Matemáticas y Arquitectura Militar.

Autor: desconocido. Fecha: siglo XVII

Fuente: Consultada la página web Nuits Blanches á Saint Petersburg.blogspot, en fecha 13 de marzo del 2015: <http://nuitsblanchesasaintpetersbourg.blogspot.com.es/2014/03/obsesiones-arquitectonicas-la-fachada.html>

La Real Academia de Matemáticas de Madrid (1582-1696)

Esta *Real Academia de Matemáticas y Arquitectura Militar* fue el primer centro de formación,¹⁰⁴ fundada por el rey Felipe II, a solicitud del arquitecto Juan de Herrera y del ingeniero militar Tiburzio Spannocchi. Pero las tantas controversias económicas hicieron que entrara en decadencia para luego desaparecer en el año 1625. Sin embargo, la Cátedra

¹⁰⁴ CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, Juan. (2012). *Los Ingenieros Militares Juan y Pedro Zermeno. Paradigmas de la Ilustración. 1ra. Parte: El Cuerpo de Ingenieros en el Siglo XVIII*. Colección: Cuadernos del Castillo de San Fernando. Ministerio de Defensa. Editorial: Imprenta Ministerio de Defensa. Madrid, págs. 19-20.



de Matemáticas y Fortificación, establecida por los jesuitas en el *Colegio Imperial de Madrid*, logró darle continuidad.

La Real Academia estuvo ubicada en el desaparecido *Real Alcázar de Madrid*, el cual estuvo situado en el solar donde actualmente se erige el *Palacio Real*, popularmente fue conocido como *Palacio de Oriente*. Ver oleo 24, en la página 688. Inicialmente fue construido como fortaleza musulmana en el siglo IX, el edificio fue ampliándose y mejorándose con el paso de los siglos, especialmente a partir del siglo XVI cuando se convirtió en palacio real de acuerdo a la elección de Madrid como capital del Imperio español. Su destrucción se realizó en un incendio en la Nochebuena de 1734, en tiempos de Felipe V.

El pensum de estudio estaba constituido por las siguientes materias: *la Geometría de Euclides, el Tratado de la Carta de Marear, los Tratados Selectos de Arquímedes y la Teórica y Práctica de la Fortificación*.¹⁰⁵

La Real Academia de Matemáticas de Bruselas (1675-1706)

La situación, que se venía arrastrando desde Felipe II, se mantuvo hasta bien entrado el siglo XVII. En el año 1675, la Corona española tomo la decisión de crear la *Real Academia Militar de Matemáticas de Bruselas*,¹⁰⁶ fundada por el Duque de Villahermosa, Capitán General de los Estados de Flandes y dirigida por *Sebastián Fernández Medrano*, convirtiéndose en un segundo paso en la formación de ingenieros de la Corona.

La formación académica generalmente se realizaba durante un año, donde se impartía: geometría, fortificación y artillería, geografía y arte de escuadrar. Pero, en el transcurso del tiempo se llegó a incluir un segundo curso, que complementaba al primero y con las siguientes materias: la fortificación y el dibujo, la geometría especulativa y el tratado de la esfera y navegación. Lo que da una idea del gran cuerpo teórico que se impartió allí,

¹⁰⁵ Ibídem: págs. 19-20.

¹⁰⁶ CHAFRION, José. (1693). *Escuela de Palas ò sea Curso mathematico Militar: dividido en XI. Tratados que contienen la arithmetica, geometría especulativa, practica, lugares planos, dados de Euclides, esfera, geographia, algebra numerosa, y especiosa, trigonometría, y logarithmica, y últimamente el arte militar*. Editorial: en la Imprente Real, por Marcos Antonio Pandulpho Malatesta, Milán.



retroalimentado por la gran obra prolífica de *Fernández Medrano*, y su obra denominada *El Arquitecto Perfecto en el Arte Militar*.

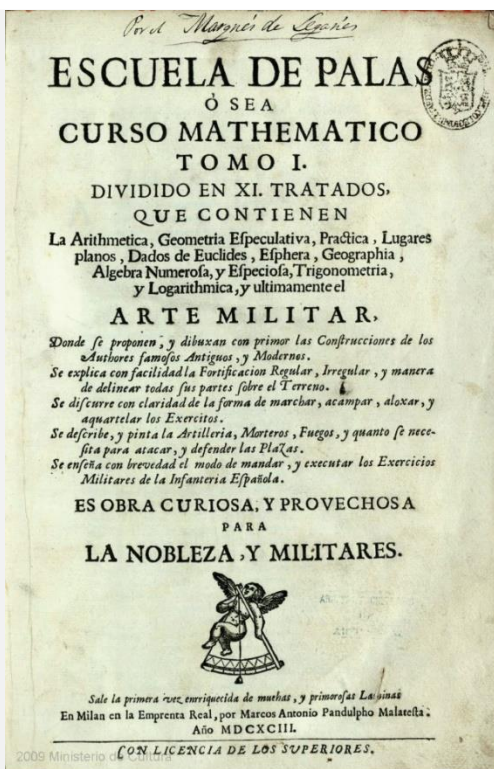
El legado de esta academia militar de Bruselas y su influencia en la tratadística de la fortificación, durante la edad Moderna, está explícita en los tratados impresos denominados *Escuela de Palas*,¹⁰⁷ el cual es valorado como un tratado militar que se precia porque en el curso matemático, en cuestión se incluye una exquisita versión pedagógica de los “*Elementos de Euclides*”. Esta obra impresa está conformada por dos partes; la primera parte está dedicada a las matemáticas, mientras que la segunda parte trata sobre el arte de la guerra y la fortificación. Todo el discurso está contenido en XI tratados, de los cuales, el ultimo está dedicado al dibujo, mientras que, el capítulo X trata de la perspectiva y el capítulo XI del cálculo de volúmenes necesarios en las obras de fortificación.

Real Academia Militar de Matemáticas y Fortificación de Barcelona (1694-1803)

Su fundación se realizó a partir del Real despacho del rey Felipe V, en fecha: 22 de enero de 1700 y estuvo en funcionamiento hasta octubre de 1705 a causa de la caída de Barcelona en poder de las tropas que apoyaban al archiduque Carlos. Pero, en el año 1720 fue reabierto bajo la dirección ingeniero militar de origen italiano Mateo Calabro, en sustitución del aragonés Pedro de Lucuze.

Se le ha considerado la heredera formal de la cátedra de *Artillería y Fortificación de Madrid*, y en su parte académica adoptó el modelo de Bruselas. Pese a su accidentada acción académica tuvo una actuación puntual y única en la enseñanza de los ingenieros militares de toda España, la cual se vio bastante consolidada a lo largo de su segundo período. Sus mejores áreas de actuación fueron en la construcción de fortificaciones y en la aportación teórico de sus profesores.

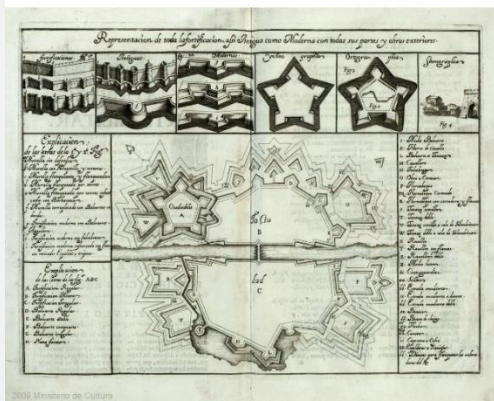
¹⁰⁷ CAPEL SÁEZ, Horacio, SANCHEZ, Joan Eugeni y MONCADA, Omar. (1988). *De Palas a Minerva, La formación científica y la estructura institucional de los Ingenieros Militares en el siglo XVIII*. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC – CDIC Press. Barcelona – España, pág. 102 y siguientes.



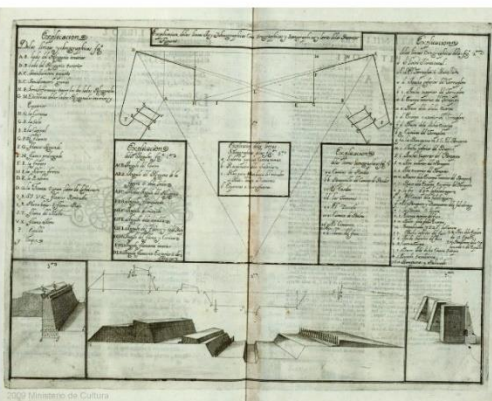
G-1: Escuela de Palas: Portada



G-2: Escuela de Palas: Contraportada



L-1: Escuela de Palas, Lámina 321



L-2: Escuela de Palas, Lámina 324

Dibujo: 25

ESCUELA DE PALAS O CURSO DE MATEMÁTICAS

G-1 y G-2: Portada y Contraportada del Curso

L-1: Representación de toda Fortificación: Tratado XI del Arte Militar. Libro I de la Fortificación Regular, págs. 2-3

L-2: Explicación de las Líneas: Tratado XI del Arte Militar. Libro I de la Fortificación Regular, págs. 6-7

Autor: López Piñero atribuye el tratado a José Chafion, También se atribuye al Marqués de Leganés. Lugar y fecha de publicación: En Milán 1693.

Fuente: Visitada la página web oficial de la Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico, en fecha: 17 y 19 de diciembre 2014: <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=406835>



Contó con una *Ordenanza* que regulaba el contenido programático académico y su duración en cuatro cursos, siguiendo a los tradicionales impresos en los tratados militares, igualmente la dotación del conjunto de instrumentos didácticos y científicos. Pero, a partir del segundo curso era donde iniciaba la profundización sobre la fortificación moderna; la regular e la irregular, también incluía todo lo referente a las normas en el ataque y la defensa de las plazas, sobre el modo de acamparse y atrincherarse, las explicaciones de las ventajas y defectos de los terrenos, así como las líneas y ángulos empleados en el trazado de los recintos.

Una nueva *Ordenanza* en el año 1751 reafirmó el contenido académico, acomodándose a los contenidos impartidos por Lucuze, también se realizó una renovación de los instrumentos y estableció la importancia del uso de los *tratados de fortificación* como las fuentes didácticas de los cursos de la Academia. Se estableció la consulta de las obras de tratadistas como: Andrea Palladio, García de Céspedes, Zaragoza, González de Medina Barba, Enríquez de Villegas, Vignola, De La Hire, Tosca, Pietro Cataneo, Manesson Mallet, Escalante, Trincano, Fernández de Medrano, Bernardino de Mendoza, Firrufino, Cristobal de Rojas, De Ville, Theti, Folch, Lechuga, Errard, Larrando de Mauleon, Bails, Sanz, Busca, Lanteri, Marchi, Lorini, Sardi, Mut, Vegecio y otros autores que conforman una larga lista,¹⁰⁸ considerados muy importantes por la Real Academia, los cuales se encuentran en la Biblioteca Militar del Museo de Montjuic en Barcelona, donde hoy reposan los vestigios bibliográficos de la Academia.

Otras academias de matemáticas en España durante el siglo XVIII

En tiempos del emperador Carlos V y fuera del territorio peninsular, específicamente en Milán, fue fundada la *Real Academia de Matemáticas en Milán*, la cual permaneció en actividad hasta el siglo XVII.

En el título III de la *Ordenanza* del año 1751 que trató sobre las "*escuelas particulares*", ratifica que hubo otros establecimientos de formación y que estos estaban situados en las Plazas de *Orán* y *Ceuta*, las cuales eran posesiones españolas y estaban

¹⁰⁸ Visitada la página web oficial de Los Ingenieros del Rey, en fecha: 10 y 11 de enero del 2015: http://www.altorres.synology.me/02_03_otras.htm



ubicados en el norte del África. En estos centros, el periodo de estudios era de cuatro años, divididos en dos periodos, siguiendo los contenidos programáticos y académicos establecidos para la *Real Academia Militar de Matemáticas y Fortificación de Barcelona*.

En 1789 cerraron las Academias de Orán y Ceuta, a partir de este cierre se abrieron las Academias de matemáticas en *Zamora* y *Cádiz*, las cuales se regían por la Ordenanza de la *Real Academia Militar de Matemáticas y Fortificación de Barcelona* y estuvieron activas hasta el año 1803.



Fotografía: 14

REYES CARLOS V Y FELIPE II

Las esculturas están ubicadas en el Alcázar de Segovia. La sede de los Reyes de Castilla y del Real Colegio de Artillería. Desde su ubicación sobre el acantilado y en la confluencia de los valles de los ríos Eresma y Clamores. Fue la residencia de varios monarcas de la dinastía Trastámara.

F-2: Busto de Carlos V, ubicado en el Real Alcázar en Segovia

F-3: Busto de Felipe II, ubicado en el Real Alcázar en Segovia: Durante su reinado se emprendieron varias obras de reforma del conjunto arquitectónico. Especialmente las puntiagudas torres de pizarra que le da ese aire de castillo sublime.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



12. ¿Se creó una Escuela de Fortificación Hispanoamericana?

Por iniciativa del ingeniero militar *Juan de Herrera y Sotomayor*, se creó la llamada *Academia de Matemáticas de Cartagena de Indias*, probablemente fundada en el año 1730 y se tiene el 9 de abril de 1731 como la fecha probable de inicio de sus actividades, con el nombramiento del ingeniero *Juan de Herrera y Sotomayor* como jefe y director de las tareas de fortificación de la plaza.

También existió el pensum de estudios de la Academia, según este se impartía las siguientes materias: geometría práctica con sus aplicaciones y aritmética inferior, trigonometría y sus aplicaciones, uso de instrumentos matemáticos, las prácticas sobre el terreno, el método de levantar planos, principios geográficos y de dibujo, necesarios para trazar cartas náuticas, planos, perfiles y delineaciones de la arquitectura civil, militar y fortificación moderna, enseñando todas y cada una de sus partes, sus usos y delineaciones, tanto en el papel como en el terreno, lecciones de la polémica ofensiva y defensiva, manejo del cartabón, y principios de maquinaria para elevar cuerpos grandes.

La similitud entre el contenido programático de la *Academia de Matemáticas de Cartagena de Indias* con el *Curso Matemático* de Lucuze es evidente, el cual fue posterior al de la Academia. Lo que convoca a reflexionar sobre el asunto y concluir que ambos cursos tuvieron unas mismas fuentes y habiendo unas mismas necesidades planteadas con unos idénticos objetivos sobre la formación de profesionales en la ingeniería militar, dieron respuestas muy similares.

Igualmente, en el análisis histórico-crítico del gran conjunto de fortificaciones construidas a lo largo de las costas y en el mismo interior del continente americano y Filipinas, surge la posibilidad cierta de que, esta sea una obra arquetípica singular, organizada y estructurada para concentrar, abastecer y proteger otra gran fortaleza de carácter naval, “*la Carrera de Indias*” con su flota de galeones, navegando e inscribiendo una singladura de carácter transoceánico. Este conjunto, con su singularidad constructiva, es la que identifica una “*Escuela de Fortificación hispanoamericana*” con un legado técnico propio. Las observaciones sobre la singularidad de este sistema integral defensivo, se han venido realizando, por ejemplo, el análisis histórico-crítico del historiador *Juan Manuel Zapatero*, en 1968, ha fundamentado la tesis planteada en esta investigación.



Si bien es cierto que los proyectos venían de España, también es cierto que se hicieron las adaptaciones necesarias *in situ*, de ahí que se pueda considerar su singularidad, porque este conjunto de fortificaciones constituyó el planteamiento de un plan teorizado que fue capaz de generar un pensamiento propio y una práctica singular bastante diferenciada de la planteada en Europa.

En sus diversos procesos constructivos y en la evolución de los mismos, en el espacio y tiempo, son indicadores de criterios y conceptos que marcharon en una búsqueda actualizada que respondieron a los principios y demandas de una guerra planteada para ganar fronteras y mantener el poder hegemónico territorial y comercial; configurando una actitud innovadora en un contexto de escala que incluyó la ciudad, su contexto marítimo y el paisaje.

Actuaciones de los Ingenieros del Rey en Hispanoamérica, siglos XVII y XVIII

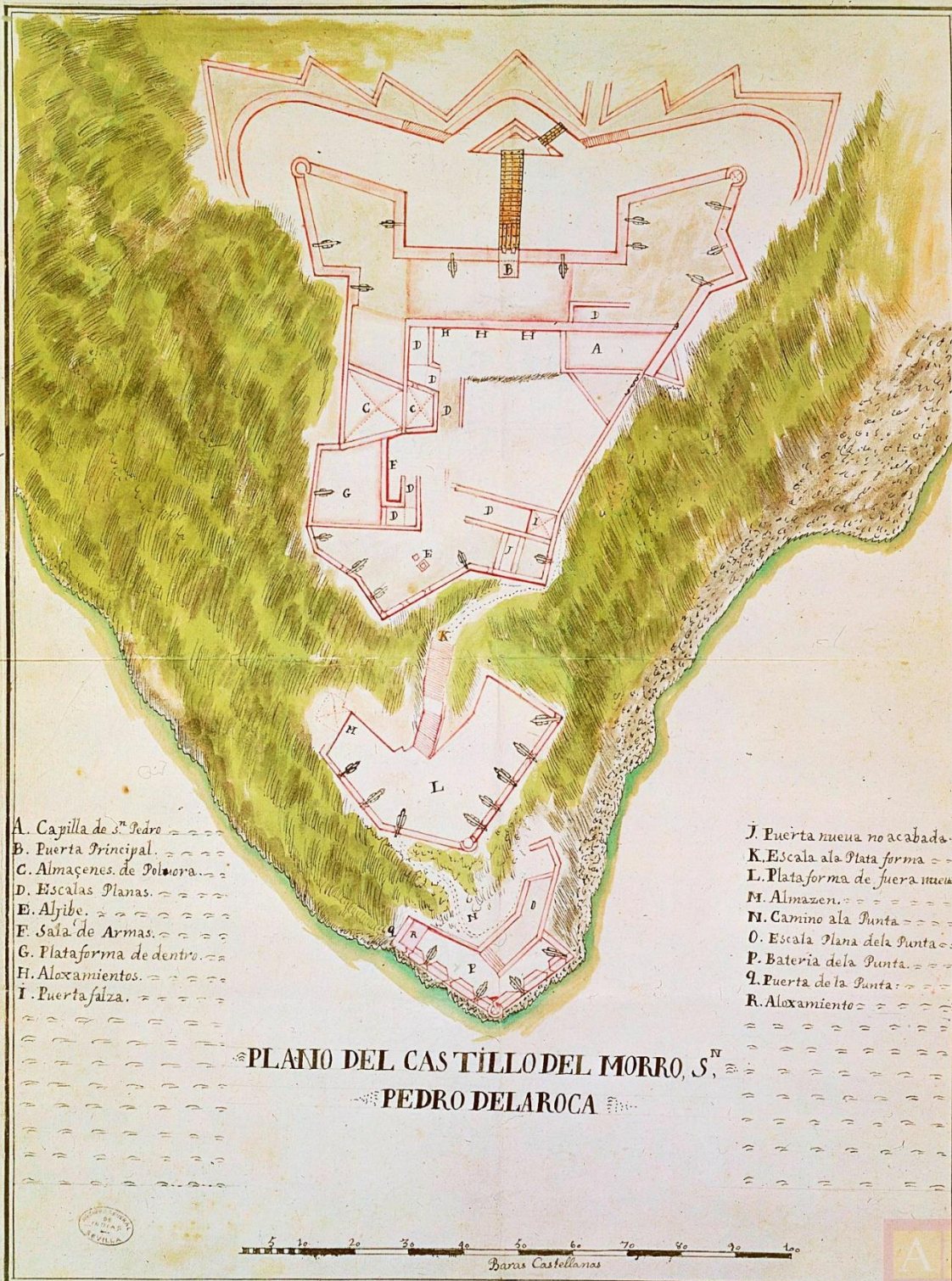
Ingeniero militar	Obras e intervenciones
Juan de Somovilla Tejada	Castillo San Luis de Bocachica.
Juan Herrera y Sotomayor	Castillo San Severino, Castillo San José de Valparaíso, Fuerte Farnesio, Fuerte San José de Bocachica, Murallas de Cartagena de Indias, Castillo San Felipe de Barajas.
Leonardo Turriano	Murallas de Manila, Fuerza de Santiago.
Antonio de Arredondo Pelegrín	Castillo Los Tres Reyes “El Morro”, Fuerte Cojimar, Castillo San Severino, Castillo San Marcos en Florida.
Francisco Calona	Castillo de la Real Fuerza.
Juan Bautista Mac-Evan	Fuerte San José de Bocachica, Fuerte San Fernando de Bocachica, Fuerte San Sebastián del Pastelillo.
Ignacio Sala	Fuerte San Jerónimo y Fuerte San Fernando en Portobello, Fuerte San José de Bocachica.
Juan de Síscara	Murallas de La Habana, Castillo San Pedro la Roca “El Morro”, Fuerte el Pilar en Zamboanga.
Silvestre Abarca	Fortaleza de San Carlos de la Cabaña, Castillo del Príncipe, Castillo Santo Domingo de Atarés, Castillo de Nuestra Señora de los Ángeles de Jagua, Castillo San Diego,



Pedro Medina	Fortaleza de San Carlos de la Cabaña, Castillo Santo Domingo de Atarés.
Agustín Cramer Mañera	Castillo el Príncipe, Castillo San Pedro la Roca “El Morro”, Castillo San José el Alto, Fuerte San Miguel, Castillos Blanco y Negro, Castillo de San Joaquín, Murallas de La Guaira, Fortín Solano.
Antonio de Arévalo	Fuerte San Fernando de Bocachica, Murallas de Cartagena de Indias, Fuerte San José de Bocachica, Castillo San Felipe de Barajas.
Constantino Vasconcelos	Castillo San Pedro Alcántara de Mancera, Fuerte de Corral.
Diego Joaquín de Martos	Castillo San Pedro Alcántara de Mancera.
Juan de Buitrón y Mujica	Fuerte San Luis de Alba de Amargos, Castillo de Niebla
Juan Garland	Castillo San Luis de Alba de las Cruces, Fuerte de Corral.
Carlos de Berenguer	Fuerte San Carlos de Ancud, Fuerte de San Antonio, Fuerte Chaicura.
Alonso de Ribera y Zambrano	Fuerte de Colcura, Fuerte de Nacimiento, Fuertes de San Agustín y Gálvez.
Domingo Petrarca	Castillo San Miguel de Buenos Aires, Murallas de Montevideo.
Diego Gómez de Ocanto	Castillo San Felipe de Lara.
Luis Díez Navarro	Castillo San Felipe de Lara, Fortaleza de San Fernando de Omoa.
Jaime Franck	Castillo San Juan de Ulúa, Murallas de Campeche Fuerte San Carlos.
Manuel de Santiesteban	Fortaleza San Carlos de Perote.
Silvestre de Albarca	Hornabeque San Diego, Castillo del Príncipe, Fortaleza de San Carlos de la Cabaña, Castillo Santo Domingo de Atarés.
Adrián Boot	Castillo San Diego, Castillo San Juan Ulúa, Murallas de Veracruz, Fortín Álvarez.
Juan Betín	Murallas de Panamá, Castillo San Carlos de Borromeo.
Andrés Ortiz Urbina	Castillo San Felipe de Lara
Pedro Ruiz de Olano	Castillo San Marcos en San Agustín.
Alejandro O'Reilly	Murallas de San Juan en Puerto Rico, Castillo San Felipe “El Morro”, Castillo San Cristóbal.

CAPÍTULO VIII

La Evolución de la Arquitectura Defensiva. El Sistema Abaluartado y sus aplicaciones en América. Las Aportaciones técnicas-constructivas y arquitectónicas-defensivas en el Renacimiento y la Edad Moderna. Tipologías formales y funcionales.



PLANO DEL CASTILLO SAN PEDRO DE LA ROCA, “EL MORRO” 1712 (Santiago de Cuba)

Las ciudades coloniales se construyeron, en su mayoría de nuevo diseño y otras y muy importantes sobre las tramas prehispánicas conquistadas. Fue un primer proceso de superposición cultural española.

Fuente: AGI /27.30/MP-SANTO DOMINGO,124



“...La Architectura ó Arte de edificar, se divide en Civil y Militar. La Civil erige vistosas fábricas, atendiendo a su firmeza, comodidad y hermosura. La Militar no pretende belleza en sus edificios, solo se ocupa en cerrar las Ciudades y Plazas con tales recintos, que puedan servir de defensa contra las invasiones bélicas...”

Thomas Vicente Tosca¹
Tratado XVI

1. Evolución de la arquitectura defensiva antigua al medioevo

El “*Arte Militar*” se ha fundamentado en el campo de batalla, la táctica y la logística militar, todo ello manejado por un plan y una dirección bélica denominado “*la estrategia militar*”;² en este caso, el campo de batalla y defensa es el objeto de este estudio, porque es el generador del espacio y la arquitectura fortificada construida por el reino de España en el territorio peninsular y especialmente en sus territorios en ultramar.

Siguiendo el orden de ideas se observa, que en los diferentes eventos bélicos narrados por la historia siempre ha existido un campo de batalla con un telón de fondo definido por las estructuras arquitectónicas defensivas, que han ejecutado el rol de ser la plaza y/o el bastión a conquistar. También se tiene información, que el estudio y desarrollo de esta *Arquitectura Defensiva* es una de las más antiguas en paralelo con la *poliorcética*. Las dos han sufrido múltiples y profundos cambios, lo cual ha conllevado al rechazo de las viejas estructuras y la búsqueda de una renovación. Un ejemplo se encuentra en las torres semicirculares, las cuales, por su ineficacia en la defensa de las cortinas y por el escaso espacio de su plataforma superior, para permitir el juego de las nuevas piezas bélicas de la artillería, debieron ser transformadas en un modelo viable para la defensa y el ataque.

¹ TOSCA, Thomas Vicente. (1757). *Compendio Mathematico: en que se contienen todas las materias más principales de las ciencias, que tratan de la cantidad. Tratado XVI: De la Arquitectura Militar*. Editorial: Imprenta de Josep García. Tercera impresión. Valencia, págs. 253-254.

² CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (2005). *Los Ingenieros Militares de la Monarquía Hispánica en los Siglos XVII y XVIII*. Editorial: Ministerio de Defensa, Asociación de Amigos de los Castillos y Centro de Estudios Europa Hispánica. CEEH, España.



Siempre se ha impuesto la necesidad de un nuevo protagonismo para fundamentar el carácter defensivo de la fortificación, mediante el más posible alejamiento del frente de batalla. En el Renacimiento como en la Edad Moderna, la manera idónea de conseguirlo fue con la construcción de muros de menor altura, pero mucho más resistentes a los impactos de la artillería pirobalística; todo lo cual conllevó a que sus muros tuvieran un mayor espesor y a una nueva configuración geométrica. Esta nueva traza facilitó una mejor vigilancia y defensa, ya que sus formas fueron las que facilitaron un mejor franqueo.

Se ha hecho difícil determinar cuándo comenzó, esta planimetría arquitectónica, también, cómo se convirtió en el objeto de las teorías de la fortificación y cuándo se produjeron las primeras referencias sobre esta tipología arquitectónica defensiva, en las obras escritas y/o *Tratados de la Fortificación*. Porque en esa lucha por conservar o destruir el botín de guerra de vencedores y vencidos, precisamente los documentos antiguos, los textos clásicos y los edificios, donde estaban documentados, casi siempre fueron arrasados, ejemplo: “*la biblioteca de Alejandría*”.³

Sin embargo, no todo se ha perdido porque la arqueología ha permitido develar *in situ* los elementos propios de la *arquitectura defensiva y militar*, ya que ésta siempre se ha encontrado estrechamente ligada a las fortificaciones, al urbanismo y la construcción de las ciudades, permitiendo tener una idea de su evolución a través de ese *patrimonio inmueble defensivo*.

Pero, si bien es cierto que la arqueología ha develado gran información, en el recuento histórico, también se debe reconocer, que es medianamente poco lo que se sabe sobre la arquitectura defensiva, sus elementos estructurales y técnicas de edificación desarrolladas en la prehistoria. Sin embargo, hay un pleno conocimiento de que ésta arquitectura nació y fue el resultado de un proceso de experiencias bélicas acumuladas por los seres humanos, en su determinación de poseer un *territorio* y una *identidad*.

Aunado a lo anterior, se ha observado que existen unos constantes y repetidos elementos arquitectónicos que han ido conformando distintas tipologías de *Arquitectura*

³ ESCOLAR SOBRINO, Hipólito. (2003). *La biblioteca de Alejandría*. Tercera Edición, Editorial Gredos, Madrid.



Defensiva y en las que se han configurado ciertas formas. También la utilización de sistemas constructivos, que responden a la circunstancia del momento histórico y el uso del material pétreo natural y los pétreos artificiales.

1.1. De los castros a los castillos medievales

Vuelve la arqueología en ayuda para mostrar la evolución de estos procesos técnicos, llevados a efecto en los pueblos prerromanos y en una visión al neolítico, en búsqueda de las primeras arquitecturas defensivas, se observa los *castros*,⁴ o construcciones rocosas que servían de refugio al pueblo en tiempos de conflictos.

Específicamente los pueblos del Valle del Ebro, los del norte y noroeste de la Península Ibérica, desarrollaron sus urbanismos y sistemas defensivos de una forma muy diferente al implantado por los romanos. De ahí que se defina al *castro* como el típico poblado fortificado de origen celta, el cual caracterizó el arquetipo constructivo defensivo de la *cultura castreña*.

En este caso, el *castro* también llamado *oppidum*, estuvo definido arquitectónica y espacialmente por una planta casi siempre circular, protegidos por uno o más fosos, más los parapetos y las murallas que bordeaban el recinto habitado, pero que al mismo tiempo se convertían en estancias únicas. Sus accesos solían estar protegidos por un torreón que, al mismo tiempo controlaba las vías de entrada al mismo, pero también podía estar ubicado en otro lugar estratégico y se situaron en lugares naturalmente protegidos, muy cerca de fuentes y terrenos cultivables y muy cerca de zonas con altas posibilidades de pastoreo.

⁴ SERNA GANCEDO, Mariano Luis; MARTÍNEZ VELASCO, Antxoka; FERNÁNDEZ ACEBO, Virgilio. (2010). *Castros y castra en Cantabria: fortificaciones desde los orígenes de la Edad del Hierro a las guerras con Roma: catálogo, revisión y puesta al día*. Federación de Asociaciones para la defensa del Patrimonio Cultural y Natural de Cantabria. Editorial: ACANTO. España, págs. 44-47.

Consultada la página web oficial de *Los Castros de Asturias*, en fecha: 20 de junio del 2012: <http://www.castrosdeasturias.es/portada>.



Fotografía: 15

DE LOS CASTROS A LA FORTIFICACION ROMANA

F 1: Castro de Coaña.

Fuente fotográfica: Trabajo propio de Markus Braun, 17 de octubre del 2006

F 2: Murallas romanas de Lugo: Fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, el 30 de noviembre del año 2000.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Este sistema defensivo alcanzo su máximo desarrollo en los siglos IV al II a. C. Un ejemplo lo tenemos en el *Castro de Coaña*,⁵ en Asturias, donde los materiales, en este caso la piedra guarda una necesaria relación con el *muro* o “*muralla*”, el cual, a lo largo del tiempo tendrá una gran transcendencia en la *Fortificación*.

Este *castro* se encuentra ubicado en la parroquia de Villacondide, Coaña. Su origen se remonta en los inicios del siglo IV a. C. Está conformado por una muralla, un terraplén, más un pasillo de guardia y varios torreones. Hay dos espacios definidos por los usos; un primero donde se aprecia unas 80 cabañas, llamado el *Barrio Norte* y un segundo con pocas edificaciones, el cual se considera servía para el ganado.

Como se ha venido definiendo, el más antiguo y relevante *elemento* de la construcción de la arquitectura defensiva es la “*muralla*” y, fue la diversidad de sus aplicaciones la que hizo que no quedará en desuso, sin importar la forma que tomase la fortificación, ya fuese este un castillo, una fortaleza o una ciudadela. De ahí que, a través de la historia se observe una transformación del concepto de la “*muralla*” y en paralelo a ella, se hayan derivado y evolucionado las soluciones de sus aspectos constructivos.

Para los romanos, las *murallas* fueron las poderosas defensas de sus ciudades, convirtiéndose en símbolos de su poder y de su prestigio.⁶ El recinto fortificado contaba con puertas, lo suficientemente espaciosas para permitir el paso de los carruajes y las máquinas de guerra. A lo largo de la muralla, construían *torreones defensivos* de forma circular en su mayoría, pero también los había de base cuadrada, colocados a cortos intervalos. De esa forma encerraba y condicionaba la traza urbana.

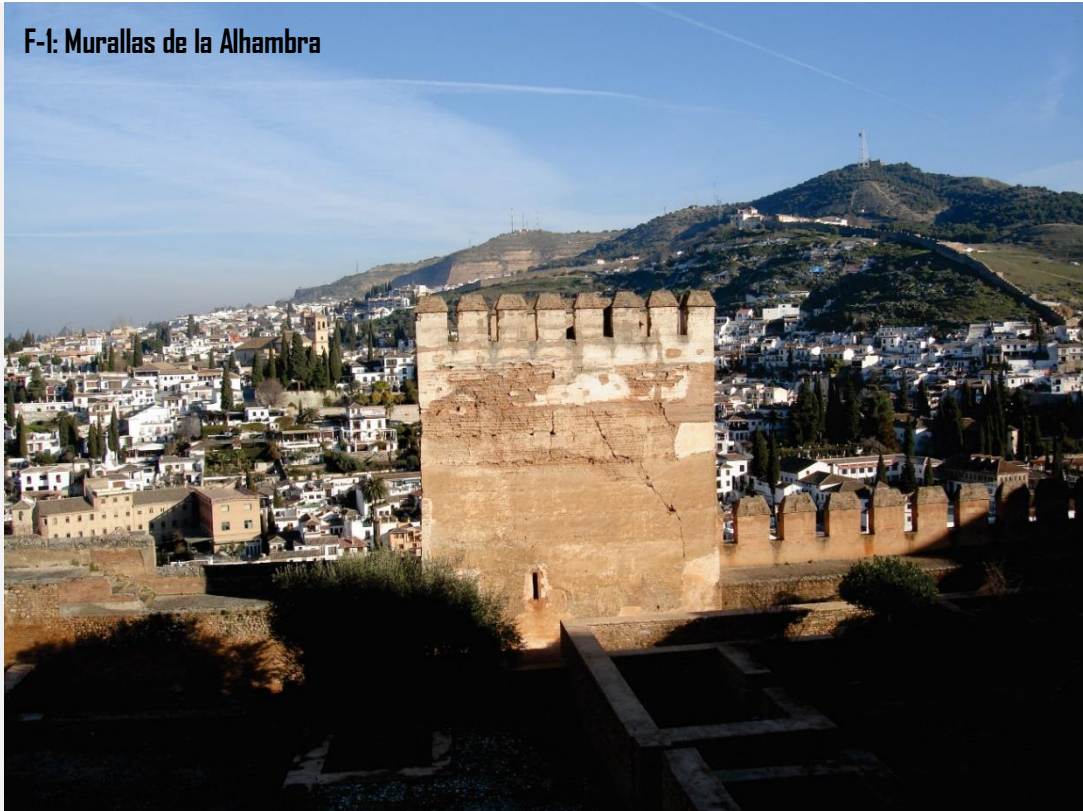
Un ejemplo se encuentra en las *Murallas de Lugo*; que rodean a la antigua ciudad romana de *Lucus Augusti*, fundada en el año 13 a. C. por *Paulo Fabio Máximo*, en representación del emperador Augusto. De esa forma quedo anexada el noroeste de la Península Ibérica el otrora Imperio Romano.

⁵ JORDÁ CERDÁ, Francisco. (1983). *Nueva Guía del Castro de Coaña (Asturias)*. Guías de arqueología asturiana No. 1. Fundación Pública de Cuevas y Yacimientos Prehistóricos de Asturias. Editado por: Principado de Asturias, Consejería de Educación y Cultura. Asturias.

⁶ SÁEZ ABAD, Rubén. (2005). *Artillería y poliorcética en el mundo grecorromano*. Editorial: Consejo Superior de Investigaciones Científicas CSIC – CSIC Press. Ediciones Polifemo. Madrid, págs. 105-108.



F-1: Murallas de la Alhambra



F-2: Murallas de Ávila



Fotografía: 16

FORTIFICACION ARABE Y FORTIFICACION MEDIEVAL

F 1: Murallas árabes de La Alhambra: en Granada.

F 2: Murallas medievales que rodean a Ávila.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



A lo largo de la muralla se encontraban 86 torres defensivas, de las cuales se conservan 71, especialmente la torre A *Mosqueira*. Originalmente había 5 puertas que correspondían a las vías principales, pero la expansión de la ciudad demandó la apertura de 5 puertas con carácter peatonal, más el paseo de ronda o *adarve*.

Reconocida como está, la influencia de la fábrica romana y ateniéndose a la técnica constructiva utilizada, observamos la edificación de un cuerpo interior relleno de “*opus caementicium*” u hormigón romano, luego el muro exterior de sillería, yuxtapuesto al primero, pero cada uno con una cimentación diferente. El análisis del ingeniero Joaquín Díez-Cascón Sagrado,⁷ refiere sobre los elementos que lo conformaban y los definió así:

“La *opus caementicium* consistía básicamente en una mezcla lo más homogénea posible de tres elementos: piedra partida, arena y cal hidráulica...”

Página 58.

También, el filósofo Esteban Tollinchi en su obra: *Las metamorfosis de Roma*,⁸ hizo una referencia historicista y especificó sobre el “*opus incertum*”, el “*opus reticulatum*”, el “*opus vittatum*” y el “*opus spicatum*” como estilos de albañilería generados del “*opus caementicium*”.

Otro ejemplo sobre las técnicas y usos de la piedra como materia prima y de lo acontecido durante esas primeras etapas de la arquitectura defensiva se encuentra en *Sidi Guariach*,⁹ la cantera-taller de pedernal y el alegato del triángulo defensivo de *Tres Forcas* o “*triángulo defensivo fenicio*”, constituido por las poblaciones de: *Cazaza*, *Tasuda* y *Melilla*,¹⁰ cuyas fortificaciones evidencian que comenzaron a definirse como tal, en una época histórica y se mantuvieron hasta el establecimiento de la frontera

⁷ DÍEZ-CASCÓN SAGRADO, Joaquín y BUENO HERNÁNDEZ, Bueno. (2001). *Ingeniería de Presas: Presas de Fábrica*. Editado: Servicio de publicación de la Universidad de Cantabria. Santander, págs. 58-60.

⁸ TOLLINCHI, Esteban. (1998). *Las metamorfosis de Roma: espacios, figuras y símbolos*. Editorial: Universidad de Puerto Rico, Primera Edición. San Juan, pág. 97.

⁹ TOMASSETTI GUERRA, José María. (1996). *Sidi Guariach, una cantera-taller de industrias líticas en sílex de la prehistoria reciente de Melilla*. No. 14. Publicaciones de la Universidad Nacional de Educación a Distancia.

¹⁰ SOTO JIMÉNEZ Y ARANAZ, Luis. (1973). *El Triángulo defensivo de "Tres Forcas"*. Extracto de la Revista Jábega No 22, año 1878. © Centro de Ediciones de la Diputación de Málaga, págs. 61-65

Visitada la página web Diputación de Málaga, Centro de ediciones, en fecha: 20 de junio del 2012: <http://www.cedma.com>



moderna en el siglo XV. A este sistema constructivo pertenecen las *Murallas de León*, las *Murallas de Zaragoza*.¹¹ Pero, hay otros ejemplos y son las *Murallas de la Alhambra* que corresponde a la tipología de muralla *andalusí*.

Durante la *Edad Media*, la evolución de la fortificación defensiva y los sistemas amurallados fue lenta; su planificación y procesos constructivos se dieron de acuerdo a la necesidad del momento o a la emergencia impuesta. Es por eso, que se observa una fragilidad en la detallada planificación, utilizando con economía los precarios medios que se tenían para su construcción y tratando de dar respuesta, lo mejor que se podía, a las particularidades del sitio o ciudad en que se realizaban.

Porque desde los más remotos tiempos hasta el advenimiento de la pirobalística, el ataque a las fortificaciones se hizo mediante el empleo de máquinas de guerra o “*ingenios*” de asalto,¹² los cuales, básicamente consistían en unos artilugios que proyectaban grandes piedras, o que trataban de poner a los atacantes en el mismo plano que el ocupado por los defensores, como es el caso de las torres o “*bastidas*”.

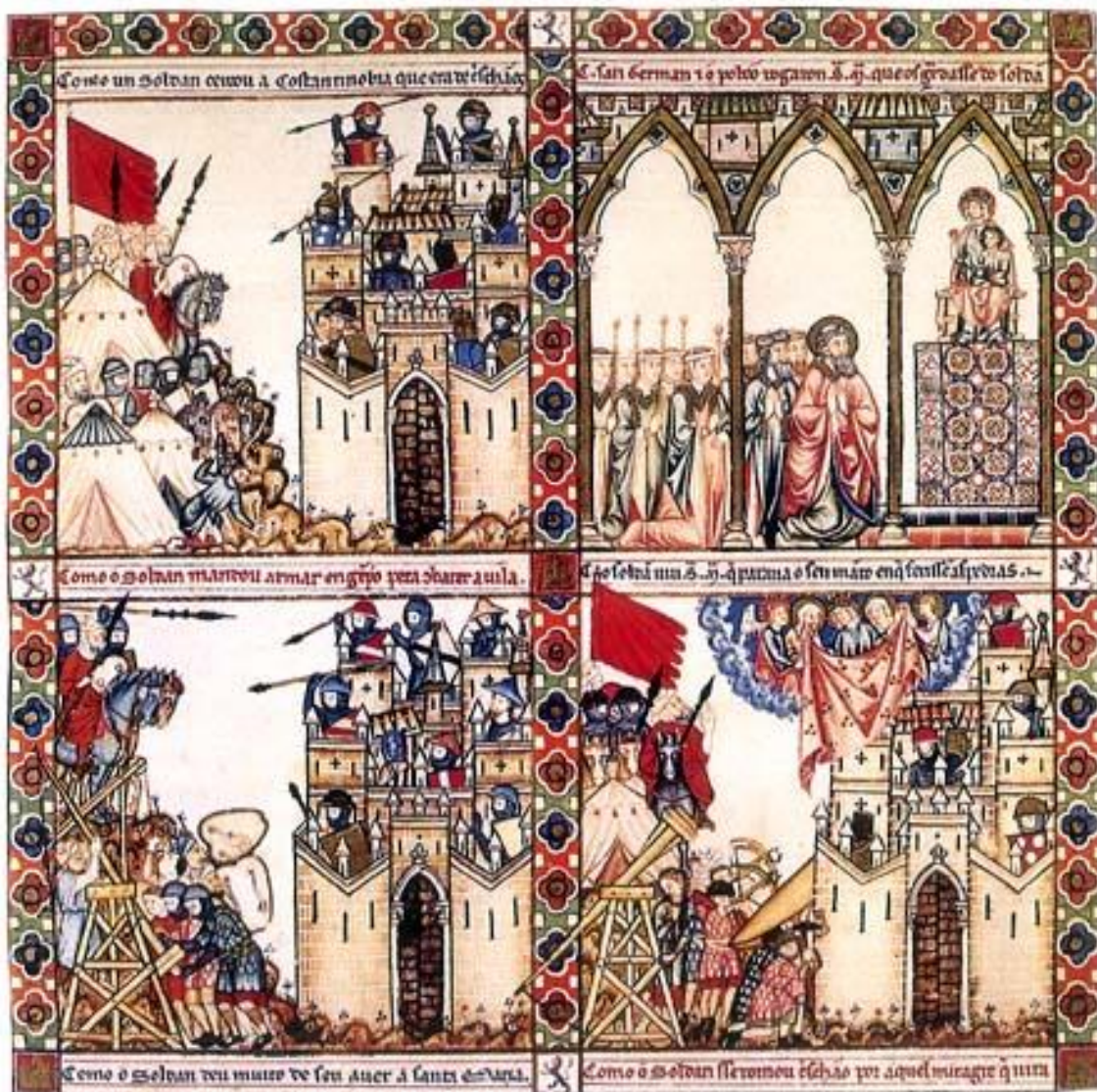
Este tipo de *asedio* ha tenido su representación en el arte, por ejemplo: las *Cantigas de Santa María*,¹³ que ilustran los asaltos realizados ese espacio de tiempo histórico, mostrando la acción beligerante de la maquinaria de asedio durante el asalto a una fortaleza medieval. Otro ejemplo fue el asedio a la ciudad de Constantinopla, en el año 1543, el cual se encuentra en una ilustración de *Philippe de Mazerolles*.

¹¹ MORILLO CERDÁN, François Cadiou, HOURCADE, David. (2003). *Defensa y territorio e Hispania de los Escipiones a Augusto: (espacios urbanos y rurales, municipales y provinciales): coloquio celebrado en la Casa de Velázquez (19 y 20 de marzo de 2001)*. Universidad de León y Casa de Velázquez. Editorial: Secretaría de Publicaciones y medios Audiovisuales de la Universidad de León y Casa de Velázquez. España, págs. 399-405.

¹² CARRILLO DE ALBORNOZ, Juan. (2002). *Historia del Arma*. Primera parte. Editorial: Imprenta de la Academia de Ingenieros. Hoyo de Manzanares, España, págs. 2–40.

¹³ Las Cantigas de Santa María es un conocido cancionero religioso medieval, creadas durante el reinado de Alfonso X “El Sabio”, rey de Castilla y León. Está conformado por aproximadamente 420 composiciones y sus narraciones están realizadas en gallego.

En estas Cantigas de Santa María se muestra momentos muy especiales de la vida del reino de Castilla en el siglo XIII. Igualmente, podemos observar un auténtico asedio medieval y sus diferentes momentos de desarrollo, que va desde la creación del campamento hasta el uso de trabuquetes para tomar el castillo.



Grabado: 26

ASEDIOS Y ASALTOS A LAS FORTALEZAS EN LA EDAD MEDIA

Las Cantigas de Santa María.

Originalmente solo se trataba de 100 cantigas, pero posteriormente se amplió la edición a 400 composiciones poéticas, concebidas para ser cantadas y a las cuales se le unieron otras. Están estructuradas en base a la combinación de *cantigas narrativas* y de *cantigas de loor o de alabanza*. Conceptualmente hay una distribución numérica a lo largo del cancionero alfonsí, enriquecido por el lenguaje compositivo de sus imágenes de gran valoración iconográfica. La estructura organizativa está articulada mediante una secuencia de bloques de diez poemas, donde cada nueve cantigas narradas dan paso a un loor. Parte del material, lastimosamente se perdió y en la actualidad hay cuatro manuscritos: el Códice de Toledo, el Códice Rico, el Códice de Florencia y el Códice de los músicos.

Fuente: Cantigas de Santa María, Cantiga 28, cuadros 1, 2, 3, 4. Segundo Códice - códice MS TI 1 o Códice Rico, Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo el Real, en el palacio de El Escorial



Lo cierto es que, en el final del *Medioevo* e iniciando la *Edad Moderna*, todas estas variantes fueron sometidas a un constante análisis, y poco a poco se fueron perfeccionando. Pero fueron los ingenieros y arquitectos italianos los que revolucionaron el “*arte militar*”, estableciendo nuevos conceptos nacidos de los requisitos impuestos por los recientes avances de la armamentística.

En el siglo XV, los nuevos *tipos edificatorios* engrandecieron el *paisaje urbano*, pero con el surgimiento de la figura del *arquitecto* y del *proyecto arquitectónico* se establecieron nuevos cánones en la construcción civil y la fortificación militar. Los nuevos conceptos y trazas urbanas del planeamiento urbano renacentista, modificaron la estructura urbana medieval e iniciaron las primeras reflexiones sobre el valor del espacio público, sobre los nuevos objetivos urbanísticos, las proporciones geométricas, así como la axialidad¹⁴ y el paisaje. Todos estos principios definieron la “*ciudad ideal*”, fundamentándose en los tratados de Brunelleschi, Alberti, Scamoszzi, etc.

De ahí que, la “*muralla*” ya no se consideró como una simple fábrica de cerramiento y defensa, debido a la conceptualización del tratadista italiano *León Battista Alberti* sobre la misma, quien dio las pautas para empezar a entenderla como un “*sistema*”, en donde todos y cada uno de los elementos actuaban en mancuerna para ayudarse entre sí, complementándose en forma global, en los momentos del asedio.

Con el advenimiento de la *pirobalística*, la *Arquitectura Defensiva* actuó dinámicamente en la creación de nuevos modelos arquitectónicos y sistemas constructivos, para de esa forma, poder hacer frente a los posibles ataques de la artillería, salvaguardar el territorio y con él la frontera. Entre esas tantas novedades se encuentra, por ejemplo: la aparición de la “*mina de zapa*”, que tenía el poder para destruir los cimientos de las murallas; de donde se deduce que, los avances de la artillería pirobalística, ya para mediados del siglo XV poseía una considerable potencia destructiva, ante la cual los altos muros medievales, caían abatidos.¹⁵ También, la evolución de las obras de tierra, exigió la creación de nuevos “*ingenios*” y artefactos necesarios para darle

¹⁴ Ver Glosario, pág. 1079.

¹⁵ CÁMARA MUÑOZ, Alicia. (2005). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Editorial: Centro de Estudios Europa Hispánica (CEEH). Madrid.



rapidez a la construcción de las nuevas y grandes construcciones, tanto para la defensa como para el asedio mismo de las connotadas fortificaciones.

Todas estas fortificaciones defensivas y tradicionales, herencia del *Medioevo*, ubicadas en alturas destacadas y solitarias; con un amplio campo visual, más sus defensas tipo “muro”, aparejados con sillarejo entre mortero y cal, con grandes alturas para la protección de hombres y animales, pasaron a ser obsoletas y debieron dar paso a las nuevas formas de defensa. Todas estas fortificaciones medievales con sus recintos y torres, no ofrecían la capacidad defensiva que los generó, convirtiéndose en blancos fáciles de la nueva artillería, todo lo cual conllevó a fundamentar una de las causas de su progresivo abandono por parte de los habitantes, quienes comenzaron a saltar a los extramuros de las fortalezas, en busca de asentamientos más acordes con el nuevo sistema económico y social.

Como se ha referido anteriormente, iniciadas las transformaciones, las torres se rebajaron y dieron paso a los baluartes, los cuales fueron distribuidos geométricamente, formando nuevos recintos, acompañadas de las correspondientes *aspilleras*, *troneras* y *matacanas*, ubicadas en los flancos de estas fortalezas y sus muros. Otro ejemplo es la *Torre del homenaje*, que era el elemento de más significación arquitectónica y con un vasto dominio visual en la fortaleza, se convirtió en el “*Macho*” y el “*Caballero*”. A todo ello, se unieron las dependencias de guardia o vigilancia, tanto en torres como en muros; estos últimos, se rodearon, la mayor parte de las veces, por una o varias barreras o recintos, hasta tres murallas, junto a su barbacana, que protegían los flancos y las puertas, constituyendo casi como otra barrera; más el *foso de la cava*, que se salvaba mediante un puente levadizo y por último la mazmorra o prisión.

A la fortaleza o el castillo se agregó otro elemento defensivo habitual, la llamada “*albacara o aluacam*”,¹⁶ fuera del conjunto de la fortaleza y abrazado por una muralla interior a los muros de la fortaleza; a menudo la albacara contenía el *aljibe*, el elemento

¹⁶ GARCÍA TAPIA, Nicolás. (1990). *Ingeniería y Arquitectura en el Renacimiento español*. Universidad de Valladolid, secretariado de publicaciones, Valladolid.

MELLADO, Francisco de Paula. (1851). *Enciclopedia moderna: diccionario universal de literatura, ciencias, artes, agricultura, industria y comercio*, Establecimiento Tipográfico de Mellado, Madrid. Volumen 3, pág. 699



más importante de la villa, asegurando en caso de gran peligro el abastecimiento de la colectividad.

De esa forma, se fueron estableciendo las transformaciones, siempre fundamentadas en los nuevos conceptos referidos en los tratados del *Renacimiento* y la *Edad Moderna*, por ejemplo, el tratado de Pedro de Lucuze, denominado: “*Principios de Fortificación, sección primera. Términos de la Fortificación Real*”,¹⁷ se pone de manifiesto el concepto del tratadista sobre cómo debía considerarse a la Fortificación o Arquitectura militar, desde la formación técnica y académica, la cual debía instruir y formar, al futuro profesional, en el diseño y en el saber disponer, con discernimiento y exactitud, de todas las obras conducentes a conseguir el fin de la guerra.¹⁸ Para tal fin estableció, en los *principios de Fortificación, sección primera*, las siguientes divisiones y definiciones sobre la fortificación:

“*Ofensiva, Defensiva, Natural, Artificial, Compuesta, Fortificación Antigua, Fortificación Moderna, Fortificación Regular, Irregular, Fortificación Real, Fortificación Campaña.*”

“*Las Fortalezas, o Fortificaciones reales se distinguen por los nombres de Plaza, Ciudadela, Castillo y Fuerte.*”

Pedro de Lucuze.

El Arte de fortificar. Principios de Fortificación, sección primera. Términos de la Fortificación Real.

Junto a esta nueva forma de *Arquitectura Defensiva*, surgió la necesidad de adecuar las viejas formas puntuales de defensa del territorio y sus fronteras, porque con el descubrimiento del Nuevo Mundo surgió una nueva frontera, las “*fronteras ultramarinas*”.¹⁹ Lo que dio lugar a un nuevo planteamiento de cómo realizar los nuevos asedios, que para ese momento histórico venían desde el mar.

¹⁷ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editado por: THOMAS PIFERRERI Impresor del Rey. Barcelona – España, página: 8-10.

¹⁸ Consultada la página web de Fondos digitales de la Universidad de Sevilla, en fecha: 12 de julio del 2012: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/3471/12/principios-de-fortificacion/>

¹⁹ PARRY, Jonh Horace. (1970). *El Imperio español de Ultramar*. Editorial Aguilar. Madrid, pág. 237.

RALPH, Davis. (1976). *La Europa Atlántica: de los descubrimientos hasta la industrialización. España en América: El siglo XVI*. Editorial: Siglo XXI de España Editores S.A., España, págs. 44–81.



Dada las nuevas circunstancias, la arquitectura en todas sus manifestaciones y en especial la *militar-defensiva* inició ese salto cuántico de lo Medieval a lo Moderno. Siendo este el panorama que contó para el momento del descubrimiento de la *América precolombina*.

Hoy día, en este recorrido histórico se puede afirmar que la *Arquitectura Defensiva* siempre ha estado muy ligada a la evolución de la guerra y a los nuevos tratados científicos de cada época, e incluso y por ser tan dinámica se convirtió en un motor de cambios para permitir la adecuación a los cambios de la poliorcética y, es un hecho aceptado que a partir del siglo XV la funcionalidad empezó a prevalecer sobre cualquier intento de representación de poder.



2. Respuesta arquitectónica defensiva al cambio de la poliorcética

En los primeros años del XVI, Italia estuvo en la vanguardia de la investigación en el arte de la guerra, siendo los tratadistas italianos quienes sentaron las bases de la *poliorcética moderna*, destacando desde los tratados de carácter teórico como Maquiavelo en su *Arte de la Guerra*.²⁰

Se puede asegurar que la arquitectura defensiva en su carácter militar, no tuvo unas prelación formales que continuar, en comparación a la arquitectura civil y la religiosa, esto se debió específicamente a los constantes e impredecibles cambios, tanto de las técnicas como de las mismas armas pirobalísticas. En honor a la verdad, debemos concluir que las innovaciones de la poliorcética, basada en el uso de la pólvora, hicieron nacer una actividad constructiva propia e independiente, incluso de los principios vitruvianos.

Como lo explica el coronel Amand Rose Emy en su Tratado:²¹ en general, los arquitectos y los ingenieros militares de todos reinos aportaron diversas soluciones en las diferentes épocas históricas del Renacimiento y la Edad Moderna. Sus contribuciones a través de sus propias investigaciones, en el concepto generador de la fortificación abaluartada presentaron ciertas semejanzas, de ahí que se pueda tipificar cuatro sistemas de *modo de fortificar* y estos fueron:

1. *El sistema italiano*:²² el flanqueo de las caras de los baluartes está dado por el trazado por la cortina en su mayor parte.
2. *El sistema español*:²³ el flanqueo de las caras de los baluartes está definido por la prolongación de los flancos y la línea de defensa.
3. *El sistema francés*:²⁴ su característica principal fueron sus ángulos salientes de los baluartes en forma recta para todos sus frentes de polígonos superiores al pentágono. En el trazado de la fortificación francesa hubo una gran influencia

²⁰ CÁMARA, Alicia. (1980). *Tratados de arquitectura militar en España siglos XVI y XVII*. En Revista Goya 156 - España, págs. 338-345.

²¹ EMY, Amand Rose. (1852). *Cours élémentaire de fortification fait à l'Ecole spéciale militaire*. Décima Parte. Capítulo II. Editado por: D. Avanzo et Compagnie, págs. 872-873.

²² Ibídem: págs. 874-875.

²³ Ibídem: pág. 875.

²⁴ Ibídem: pág. 876.



de los otros tres sistemas, pero hay un elemento muy significativo y fueron los orejones, los cuales, después de Deville, Vauban y Cormontaigne cobraron gran importancia, convirtiéndose en la característica del sistema francés.

4. *El sistema holandés:*²⁵ el trazado se hizo interiormente o dentro del polígono y la longitud del lado exterior dependía de la abertura del ángulo del polígono y de la extensión de los lados de los baluartes, difiriendo del español y el italiano. Otra característica fue el segundo recinto exterior, paralelo y a igual distancia del primero entre su escarpa y su foso y se conoce como la falsa braga, con el objetivo de tener un segundo frente de mosquetería.

2.1. Sistema Abaluartado en Italia

Durante los años 1494 al 1495 y en las últimas guerras en el reino de España, se puso en evidencia el gran poder de la nueva artillería y los efectos de la pólvora. Esa simbiosis dio origen a la *Artillería pirobalística*. En los albores del siglo XVI, las fortificaciones de la *Edad Media*, representado en la arquitectura del castillo medieval, sus murallas y torres defensivas quedaron atrás, por la pérdida de la inexpugnabilidad. Todo a causa del nuevo rol de la *Artillería pirobalística* en la guerra y por las nuevas ideas sociales y políticas del Renacimiento.

En el pasado habían quedado obsoleto los efectos destructivos de las balas de piedra, porque un nuevo efecto muy devastador estaba haciendo su incursión a través de las balas metálicas, impulsadas por la pólvora. Fue necesario esta profunda transformación, en el concepto arquitectónico defensivo de la fortificación del Renacimiento y luego en la Edad Moderna, ya que se hizo demandante el cumplimiento de nuevos objetivos, tal como lo estableció, la *Dra. Arq. Sara Sanz Molina*,²⁶ en la investigación que fundamentó su tesis doctoral, cuyo texto transcribo a continuación por considerarlo relevante y atinado:

Fortificación de los Tiempos Modernos: la tercera y última etapa se inicia a mediados del siglo XV y se extiende hasta el XVIII, en ella se transforma esencialmente el tipo de fortificación a causa de la introducción de la pólvora y la artillería. Aunque los datos históricos mencionan la utilización de armas

²⁵ Ibídem: págs. 875-876.

²⁶ SANZ MOLINA, Sara Elizabeth. (mayo 2002). *Tres Fortificaciones en Nueva España: Estudio arquitectónico constructivo*. (tesis doctoral). Capítulo I, *La transición de la Fortificación*, Universidad de Barcelona – España, pág. 53.



de fuego desde el año 1330, no es hasta principios del siglo XVI cuando se generaliza su aplicación contra las plazas fortificadas.

La evolución de la artillería repercute en la arquitectura militar ya que se impone la búsqueda de nuevos modelos, que cumplan con cuatro objetivos importantes:

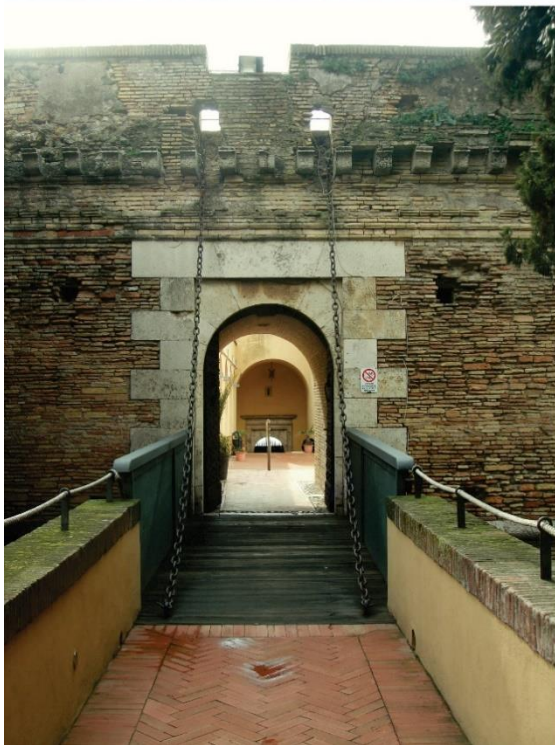
- a) Resistir el impacto de la nueva artillería.*
- b) Que los daños ocasionados por las balas sobre las construcciones sean de poca consideración.*
- c) Que la reconstrucción de los elementos que forman la defensa sean de rápida ejecución.*
- d) La adaptación de los modelos a cada lugar.*

Dra. Arq. Sara Elizabeth Sanz Molina, página: 53.

En la historia quedó la concepción Vitruviana defensiva, que daba toda la importancia a muros, torres y puertas, como defensa y ofensa contra los ímpetus del combate de los enemigos, ya que, surgió un nuevo momento de necesidad y este fue: el de la acción de hombres experimentados en la guerra, que antepusieran el funcionamiento práctico, a otras cuestiones de índole estético, acompañado y protegido por el escenario del baluarte con su traza pentagonal como el elemento fuerte sobresaliente hacia el exterior permitiendo el asentamiento de la artillería y el flanqueo de sus dos cortinas y los baluartes más próximos. Tal como se observa en la descripción de Capítulo VI, páginas: 606-614 de esta tesis.

Las formas del cambio se habían dado a partir del concepto arquitectónico del *castillo feudal*, y entró en apogeo el nuevo concepto de la *fortaleza abaluartada*, como la mejor manera para la hacer frente a la invasión extranjera. Fue una necesidad que, la edificación perdiera altura, que los *matacanes* se multiplicaran para convertirlos en *cañoneras* y que las *torres flanqueantes* dieran paso a los *baluartes "en punta de flecha"*, acondicionados específicamente para recibir la artillería pesada.

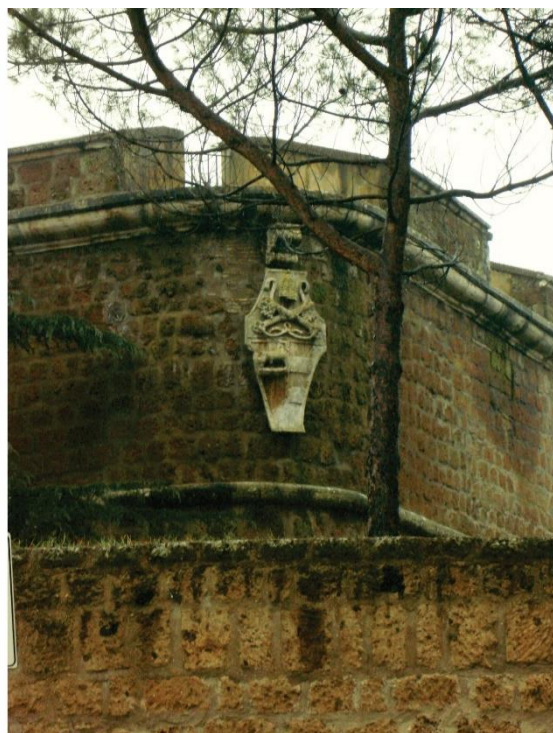
En algunas cortes italianas como *Urbino*, se iniciaron en forma prolífica los ensayos para lograr un nuevo defensivo, mediante el estudio de la arquitectura defensiva a modo de *ingenios de guerra*, con un “*funcionamiento unitario*”. De esa forma, tanto las estructuras como las formas marcaron distancia, en forma progresiva de la traza medieval.



Fotografía: 17

CASTILLO DE SANGALLO EN NETTUNO

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Fotografía: 18

CASTILLO DE SANGALLO EN CIVITA CASTELLANA

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Fotografía: 19
FUERTE DE L'AQUILA EN ITALIA

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Fotografía: 20

FUERTE MICHELANGELO

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Las reflexiones del arquitecto Francesco di Giorgio Martini,²⁷ en el siglo XVI, fueron la motivación para la definición del “*baluarte*” en una primera instancia y posteriormente la considera ración de la unificación de baluartes y cortinas como la *unidad indisoluble*, que configuraría “*el frente abaluartado*”²⁸ como el fundamento de la fortificación moderna, el cual será descrito en la página: 731 de este capítulo de esta tesis.

Todo este panorama de nuevas tecnologías defensivas, se vio enriquecido por la acción creativa de mentes febriles como la del arquitecto *Antonio da Sangallo*, lo cual quedó evidenciado en la construcción de la fortaleza-castillo, en la comuna italiana *Civita Castellana*,²⁹ o el fundamento teórico de *Francesco de Giorgio Martini*,³⁰ citado con anterioridad.

De los ejemplos italianos se tomaron los principios, como por ejemplo del *sistema abaluartado* del castillo construido por Antonio da Sangallo, en la ciudad de Nettuno,³¹ el cual se puede considerar, como la primera fortaleza que resolvió correctamente todas las posibilidades defensivas del citado sistema. Partiendo de su planta cuadrada, con un

²⁷ Francesco di Girogio Martini: arquitecto militar, pintor y escultor de origen italiano. Considerado por Nikolaus Pevsner como “*uno de los más interesantes arquitectos más Quattrocento*” y un teórico de la arquitectura visionaria.

²⁸ Consultada la Página web oficial de AFORCA, en fecha 19 de julio 2012. Ficha técnica de AFORCA, Fortalezas y Murallas en Cartagena. Carlos III: http://www.aforca.org/carlos_iii.htm

²⁹ *Antonio da Sangallo*. Arquitecto e ingeniero militar de origen italiano, nacido en Florencia. Una de sus primeras obras fue la residencia de Lorenzo de Medici. Es un palacio-fortaleza, en Civita Castellana, de la provincia de Viterbo, región del Lacio. Su traza y construcción es del Arq. Antonio da Sangallo il Vecchio y se inició en el año 1499, por orden del papa Alejandro VI. Su forma es pentagonal irregular y se aprecian los baluartes poligonales con aristas redondeadas. El complejo de apartamentos de la residencia papal contiene un patio que está rodeado de pilastras y arcadas, exaltadas por el orden dórico y jónico Fue residencia papal por un largo tiempo y en el siglo XIX se convirtió en cárcel. En la actualidad, en el castillo se encuentra el Museo Arqueológico de Civita Castellana.

Visitada la página web de la Comuna de Civita Castellana - Italia, en fecha 20 de agosto de 2012: <http://www.comune.civitacastellana.vt.it/>

GAZPARINI, Graziano. (1985). *Las fortificaciones del período hispánico en Venezuela*. Editado por: Armitano. Caracas.

³⁰ GIEDION, Sigfried. (1969). *Espacio, tiempo y arquitectura*. Editorial Reverte. Barcelona, págs. 80-83.

³¹ Castillo-Forte Sangallo, en la ciudad de Nettuno – Italia: Su traza fue realizada por Antonio de Sangallo el Viejo y construida durante los años 1501 a 1503, por exigencia de Cesar Borgia y durante el pontificado de su padre, el papa Alejandro VI. El objetivo era la defensa del puerto de Nettuno ya que su disposición geográfica está muy cercana a Roma. Este proyecto formó parte de un programa de fortificación para asegurar la heredad del señorío de la familia Borgia y del ducado de *Sermoneta*. En la actualidad está destinado al Museo del Desembarque Aliado y el Museo de Paleontología de la región. Su forma es cuadrada y sus esquinas bastionadas y redondeadas, se les denominó *orejas*. El grosor de las paredes y en la parte superior hay la presencia de almenas que esconden la artillería, siguiendo un modelo innovador de Sangallo ratifican su condición de palacio-fortaleza. Resalta la presencia de la imponente torre en el centro.



baluarte en cada uno de los ángulos, estableciendo una figura regular que en América se repitió a lo largo de tres siglos.

También *Pedro Luis Escrivá*³² y *Baccio Pontelli*,³³ lo demostraron, pero fueron *Giuliano* y *Antonio da Sangallo “el joven”*,³⁴ quienes perfeccionaron el “*diseño abaluartado*”, que luego se convirtió en el símbolo formal de la arquitectura defensiva del *Renacimiento* y posteriormente de la *Edad Moderna*, hasta convertirse en el hito defensivo en la América Hispana y Filipinas.

³² VILLENA, Leonardo. (1965). *Bibliografía clásica de Poliorcética y Fortificación*, en *Boletín de la Asociación Española de Amigos de los Castillos*, Año 13, No. 49. Madrid, pags.153-190.

Fuerte de L'Aquila, también conocido como *Forte Spagnolo*: en la ciudad capital L'Aquila, región de Abruzzo. Construido por el ingeniero español Pedro Luis Escrivá, su construcción la inicio en el año de 1534, bajo el reinado de Carlos V. Está considerado como la joya de la arquitectura militar del renacimiento. Actualmente funciona el Museo Nacional de los Abruzzos.

³³ CHASTEL, André. (1988). *El arte italiano*. Ediciones AKAL, Madrid – España. págs. 253-255.

GAZPARINI, Graziano. (2007). *Los Antonelli: arquitectos militares italianos al servicio de la Corona española en España, África y América, 1559-1649*. Editorial Arte. Caracas.

³⁴ El *Fuerte Michelangelo*, en el puerto de Civitavecchia, frente al río Mignone, en la provincia de Roma. Construido por el ingeniero *Antonio da Sangallo “el joven”*, la construcción se inició en el año de 1508 y terminada en 1537, encargado por el Papa Julio II. Es un cuadrilátero con cuatro torres conformando las cuatro esquinas y la torre Maschio es diseño de Miguel Ángel.



3. El Sistema Abaluartado y sus aplicaciones en América

Este nuevo modo de fortificar, de influencia italiana, fue la inspiración de los sistemas de fortificación, diseñados para Hispanoamérica y el Caribe; no se debe olvidar que los *Ingenieros de Rey* que destacaron en esta aventura del *Primer Plan Defensivo del Caribe e Hispanoamérica*, durante el reinado de Felipe II, fueron, en su mayoría italianos. Entre los más importantes estuvieron: *Tiburcio Spannocchi*,³⁵ *Giovanni Battista Calvi*,³⁶ *El Fratin*,³⁷ los hermanos *Antonelli*,³⁸ tal como está descrito en el Capítulo VII, páginas: 647-661 de esta tesis doctoral.

Con esta generación de ingenieros y arquitectos italianos, se dio inicio el *Primer Proyecto de Fortificación en Hispanoamérica*, posteriormente fue cuando se sumaron los ingenieros españoles. De esta forma, se fue formando la gran asociación técnica-científica y militar que a finales del siglo XVI y los albores del siglo XVII desembocó en la creación del *Cuerpo de Ingenieros*,³⁹ de la Corona Española y, los cuales tuvieron una profunda influencia en los modos de construir en el *Nuevo Mundo*.

En Estados Unidos, por ejemplo, la encontramos en el *Castillo de San Marcos*, mientras que, en Venezuela, la vemos en el *Castillo de San Carlos Borromeo* de Pampatar en la isla de Margarita, en el *Castillo de Santa María de la Cabeza* de Cumaná, en el *Castillo San Carlos de la Barra* del Lago de Maracaibo y en el *Castillo San Carlos* de La Guaira, este último levantado por el conde Roncali en el año 1769; es decir, en las décadas

³⁵ En los albores del siglo XVII fue designado Ingeniero Mayor de S.M. y como tal Intendente de las fortificaciones de España el Comendador Tiburzio Spannocchi, quien ejercía la supervisión de todas las obras del reino.

CÁMARA MUÑOZ, Alicia (coordinadora). (2005). *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Centro de Estudios Europa Hispánica. (CEEH). Madrid.

³⁶ Su fama es transcendente, ya que fue el ingeniero militar que modernizó las fortificaciones en la península ibérica a mediados del siglo XVI, por encargo del rey Felipe II. Entre sus obras se encuentra: la traza del castillo San Felipe, en 1555. Sus estudios y aportes ofrecieron una novedosa visión de la arquitectura militar.

POLLAK, Martha. (2010). *Cities at War in Early Modern Europe*. Editado por: Cambridge University Press. Cambridge, págs. 171-174.

³⁷ VIGANÓ, Marino. (2004). “*El fratin mi ynginiero*”: *I Paleari Fratino da Morcote ingegneri militari ticinesi in Spagna (XVI – XVII secolo)*. Editorial: Edizione Casagrande S. A. Bellizona. Italia, págs. 15-16.

³⁸ GAZPARINI, Graziano. (2007). *Los Antonelli: arquitectos militares italianos al servicio de la Corona española en España, África y América, 1559-1649*. Editorial Arte. Caracas, págs. 20, 44 y 171.

³⁹ La creación del Cuerpo de Ingenieros se realizó el 17 de abril de 1711, por Real Decreto del Rey Felipe V, en Zaragoza. El proyecto fue presentado por D. Jorge Prospero de Verboom.



finales del siglo XVIII, como también en Cartagena de Indias, en La Habana en Cuba, en San Juan, Puerto Rico, en México, Panamá, Perú, Chile y Filipinas.

La acción ofensiva de los nuevos cañones, contra las estructuras defensivas y la facilidad de su aproximación a las murallas pusieron en evidencia las zonas de máxima debilidad, y en algunos casos, prácticamente indefendibles, lo que obligó a la búsqueda de soluciones y una decisión trajo la otra; una de ellas fue la gran debilidad ante el acercamiento de la nueva artillería, como consecuencia de los antiguos *matacanes* y para ello se buscó resolver con el uso de los terraplenes con un gran ensanchamiento.

A causa de tanta inspiración, se personalizó cada construcción y, hay que reconocer que cada enclave defensivo posee una singularidad constructiva en si, por ejemplo: Campeche y Veracruz fueron cerradas con murallas en la forma de redientes y baluartes, con sus puertas uniendo los caminos principales, conducentes al interior y a los suburbios, formándose recintos cerrados.

Otra de las modalidades fue la de apoyar la fortificación con "*fortines*", "*baterías*" y "*reductos*" con el objetivo de cruzar sus fuegos e interceptar debidamente al enemigo, esta modalidad la encontramos en Cartagena de Indias, Colombia, también, en la Habana y en Santiago, Cuba, o en el Camino de los Españoles en el Parque del Ávila, que unía a La Guaira a Caracas, en Venezuela, en San Juan Puerto Rico y en mismo San Agustín en Estados Unidos.



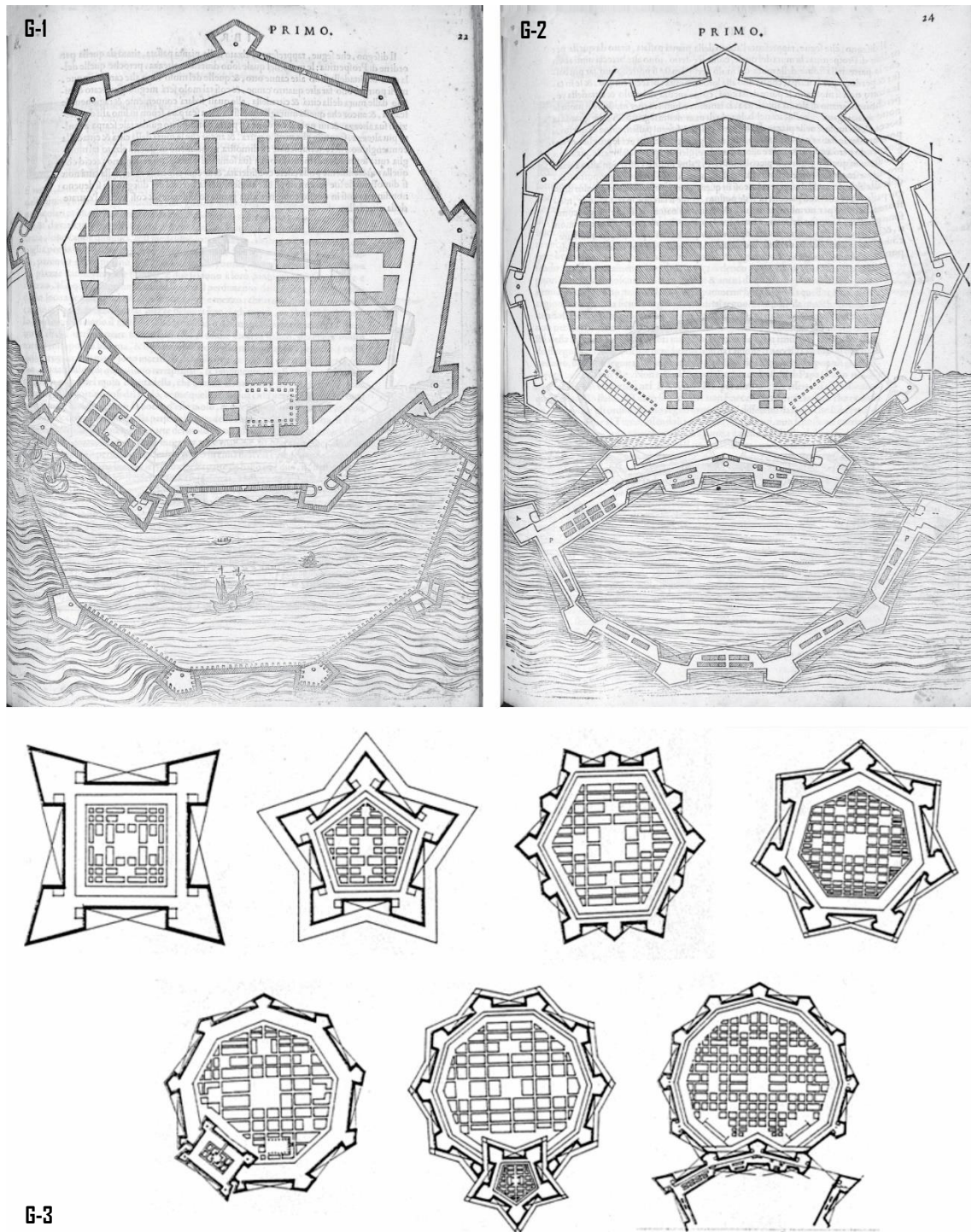
4. Componentes arquitectónicas y espaciales del sistema abaluartado

La fortificación abaluartada, construida en la península Ibérica y transportada a Filipinas, Hispanoamérica y el Caribe, es uno de los objetos de nuestra investigación, y como tal se analizaron, sus aportes como generadora de novedosos componentes arquitectónicos y espaciales, que le dieron ese carácter particular; igualmente y en tiempo paralelo, cuenta una historia transformadora, ya que fue modificando las pretéritas fortificaciones medievales para lograr una mejor adecuación del uso defensivo. Los primeros pasos fue la imagen de la planta de la fortificación abaluartada, determinado por las formas del perímetro de sus *glacis*, cuya característica principal fue la de *polígonos estrellados*.

Por el análisis del recinto fortificado, se ha observado la prevalencia del concepto de acoplamiento al espacio, logrando de esa forma que esta arquitectura ejerciera su supremacía sobre el entorno o lo que es lo mismo, una perfecta adecuación al espacio geográfico, que en este caso debía ser destacado y privilegiado, siguiendo los principios del arte de la arquitectura militar para poder aumentar y mejorar su capacidad defensiva.

En el concepto generador se observa que estas fortificaciones se construyeron, partiendo de una referencia, la cual es conocida como el *polígono interior*, según el Grabado 27 de Pietro di Giacomo Cataneo, en la página 724 de este Capítulo VIII.⁴⁰ Este polígono nos refiere una variedad de formas que van desde el triángulo, el cuadrado, el pentágono y otros polígonos de mayor número de lados, de ahí sus diversas formas de estrella, conformados por muros bajos pero de gran grosor y salientes en ángulos, con el objetivo de poder resistir y, al mismo tiempo permitir apuntar los cañones defensivos en diagonal hacia las líneas enemigas.

⁴⁰ CATANEO, Pietro di Giacomo, (1554). *I Quattro Libri di Architettura Primi*, Editorial: In Vinegia : In casa de'figliuoli di Aldo. Consultada la página web: <https://archive.org/details/iquattroprimilib00cata> en fecha 2 de marzo del 2015.



Grabado: 27

POLÍGONOS DE PIETRO CATANEO

G-1, G-2 y G-3: Variaciones de ciudades fortificadas poligonales de Pietro Cataneo, 1554.

Autor: Pietro Cataneo.

Fuente: Estas imágenes están disponibles en el tratado *I Quattro Primi Libri di Architettura* de Pietro Cataneo.



En el origen y definición de la arquitectura de la fortificación y su construcción, *Sebastián Fernández de Medrano*,⁴¹ nos retrotrae al concepto primigenio de fortificación. En su narrativa nos enseña que:

Fortificación ó Arquitectura Militar, es el Arte que enseña a cerrar, y fortificar una Plaza para que pocos se puedan defender estando á cubierta de muchos; y si esto es de fuerte que no aya parte en toda ella, que no esté vista y defendida de otra, se dirá que es Plaza fortificada; y siendo solo con una cerca de Muralla, se le dará título de cerrada; mas no fortificada.

Sebastián Fernández de Medrano.

En este nivel de la investigación sobre el conocimiento constructivo en los *Tratados de Fortificación* de la época, se hace especial referencia a la clasificación sobre las dos *formas del trazado del polígono*,⁴² que hace la Arq. Sara Sanz Molina, en su tesis; definiendo claramente las dos posiciones: la del *Trazado del polígono interior al exterior* y la del *Trazado del polígono exterior al interior*.

En un orden de ideas, debemos significar los elementos constructivos medievales que fueron transformados, la inclusión de los nuevos elementos arquitectónicos-espaciales, según su evolución y referirnos a ellos en forma amplia, en una dinámica de análisis constructivo de los mismos, según lo transmitido por los tratadistas, ingenieros y constructores de esos siglos.

En el siglo XVI, los elementos fundamentales de la fortificación abaluartada fueron: la plaza de armas, los baluartes, las cortinas, los revellines, el foso, el camino cubierto, los glacis y las garitas. Para ello iremos a la descriptiva de las plantas y secciones arquitectónicas más comunes de estas fortificaciones. Ver figura: 35, en la página 726 de este Capítulo VIII.

⁴¹ FERNANDEZ DE MEDRANO, Sebastián. (2001). *El Arquitecto perfecto en el arte militar*. Libro Primero, que trata de la Fortificación regular, irregular, y construcciones de sus figuras. Origen, y Definición de la Fortificación. (1701). Editorial: MAXTOR. Valladolid – España.

⁴² SANZ MOLINA, Sara Elizabeth. (mayo 2002). *Tres Fortificaciones en Nueva España: Estudio arquitectónico constructivo*, (tesis doctoral). Ver anexo de tablas.

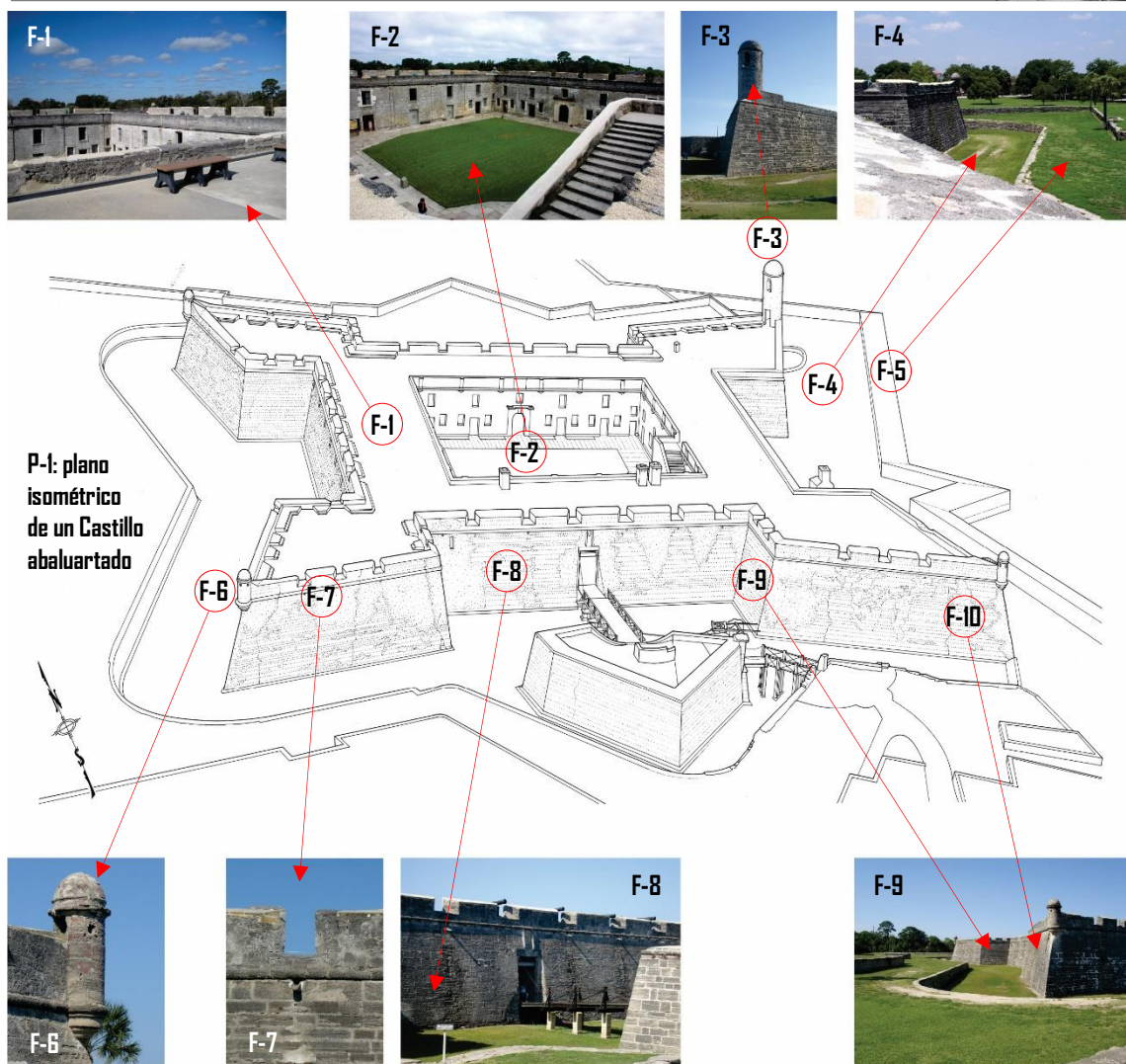


Figura: 35

ELEMENTOS PRINCIPALES DE LA FORTIFICACION ABALUARTADA

Conformado por dos baluartes y las cortinas correspondientes.

P-1: Isometría del Castillo San Marcos, en San Agustín.

Fuente: U.S. Department of the interior. Office of National Parks, Buildings, and Reservations Branch of Plans and design.

F-1: El camino de ronda: sustituyó el adarve del castillo medieval.

F-2: La plaza de armas.

F-3: El Garitón.

F-4 y F-5: El foso y el camino cubierto.

F-6: La garita:

F-7: El merlón, la cañonera y el antepecho.

F-8: La Cortina.

F-9 y F-10: Cara y flanco de los baluartes.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



En esta búsqueda de soluciones y adaptaciones de la Fortificación para resistir el ataque de la Artillería y sus cañones, también se tomaron decisiones en el refuerzo de las *cortinas*, los *merlones* o *parapetos*, diseñando numerosos espacios, como las *cañoneras*, con el propósito de permitir el propio fuego defensivo, ver figura: 38, en la página 735, procediéndose a redondear sus partes superiores para facilitar los rebotes y siempre buscando la respuesta acertada contra las distancias y la fuerza de impacto de los proyectiles.

4.1. El ángulo flanqueado

El concepto básico arquitectónico de las fortificaciones abaluartadas, fue su compleja trama de construcciones defensivas, las cuales estaban trazadas por medio de una geometría perfecta, con el objetivo principal de conducir el paso de las fuerzas enemigas, por lugares estratégicamente y perfectamente batidos por la artillería de la plaza.

Como ya se ha venido describiendo, el fundamento del diseño fue el sistema de traza en estrella, en cuyo diseño geométrico, donde las cortinas o lienzos de las murallas se fueron uniendo a las formas poligonales de los baluartes, en forma contigua, de ahí que la línea poligonal comprendida entre los vértices de dos baluartes sucesivos formó "*un frente abaluartado*", generalizando esta denominación al conjunto de dos o más "*frentes abaluartados*" sucesivos.

El trazado de todo el sistema estaba dispuesto de tal forma defensiva y ventajosa, que dificultaba el acceso a la plaza asediada; la clave estaba en la disposición de los *flancos* que permitía descubrir desde cualquier posición, la escarpa de la mitad de las cortinas, el flanco y la cara del baluarte opuesto, el foso, el camino cubierto y otros obstáculos, que impedían en gran medida, el impacto directo de la artillería de sitio y la incursión de la caballería e infantería de asalto. Esta disposición defensiva es la que se conoce como "*al ángulo flanqueado*".⁴³

⁴³ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona – España, pág. 34.



5. Las obras principales de la fortificación abaluartada

Siguiendo la línea de investigación y, para poder tener una referencia ponderada sobre este ítem se ha realizado una búsqueda y análisis en los diversos aportes de los *tratadistas* en sus *tratados de la arquitectura militar*, publicados durante los siglos XVI al XVIII, los cuales se han descrito en el Capítulo VI de esta tesis. De esa forma, se obtuvo una visión global y cualificada de las metodologías constructivas de la fortificación abaluartada. Para sustanciar el estudio, también se hizo necesario realizar un análisis cualitativo y cuantitativo de las obras en cuestión, a fin de poder extraer los procesos evolutivos de estos modelos defensivos. Siguiendo los estudios de varios autores como Calderón Quijano, Ramón Gutiérrez y, especialmente la investigación del *Dr. y Arq. Jorge Alberto Galindo Díaz*,⁴⁴ en su tesis doctoral, sobre los tratados de fortificación, se pudo puntualizar el enfoque.

Como ya se ha dicho antes, el principio generatriz tipológico de esta forma de fortificar, fue el polígono básico o regular, tal como se puede apreciar en el grabado 27 en la página 724. Pero, en el devenir del tiempo y en la búsqueda de mejorar el recinto defensivo, este *polígono básico* o *fortificación básica* fue objeto de nuevos trazados, que lo fueron modificando. En este punto de la investigación, es admisible hacer referencia al estudio y conclusiones de la Arq. Sara Sanz,⁴⁵ quien hace una clasificación tipológica de acuerdo a las diferentes modificaciones del trazado, el cual se transcribe a continuación:

Por otra parte, para describir las distintas tipologías propuestas por estos ingenieros en los tratados de fortificación, se ha utilizado un sistema de clasificación, considerando que los elementos que forman una obra de defensa pueden ser: conservadores, transformadores e innovadores.

Dra. Arq. Sara Elizabeth Sanz Molina, página:

⁴⁴ GALINDO DIAZ, Jorge Alberto. (marzo 1996). *El conocimiento constructivo de los ingenieros militares del siglo XVIII. Un estudio sobre la formación del saber técnico a través de los tratados de arquitectura militar*, (tesis doctoral). Barcelona.

⁴⁵ SANZ MOLINA, Sara Elizabeth. (mayo 2002). *Tres Fortificaciones en Nueva España: Estudio arquitectónico constructivo*, (tesis doctoral). Capítulo II, Título 3. *La evolución de los trazados a partir de los tratados de fortificación*, Subtítulo 3.1. *Las trazas en los tratados de fortificación: Tipologías*. Barcelona, págs. 193-195.



5.1. Los baluartes y las cortinas

Como se ha venido describiendo, la conformación arquitectónica de la fortificación abaluartada, está definida por el diseño de un elemento de forma pentagonal con dos caras, dos flancos y la línea de gola por la cual se entra al bastión, el cual sale de la muralla para el *flanqueo* de la misma; careciendo de zonas muertas. Estos dos lados se construyen de forma tal que definen un “*ángulo flanqueado*”,⁴⁶ el cual unido a los lados o cortinas del polígono se van trabando de forma tal que definen un sistema, donde cada baluarte defiende a los baluartes contiguos y el mismo a su vez es defendido por ellos, siendo esta definición el principio fundamental del *sistema abaluartado*; tal como lo hemos descrito en los niveles defensivos, en el Capítulo VI de esta tesis, páginas: 606-614.

El baluarte

El elemento que define al sistema de fortificación abaluartada es el “*baluarte*”, el cual sustituyó a las torres medievales y se convirtió en el elemento esencial de la *fortificación abaluartada*, cuyos inicios los encontramos durante el Renacimiento como una primera respuesta tímida a la *artillería pirobalística*, haciendo su aparición como concepto arquitectónico defensivo a plenitud y significativo del período de transición a la Edad Moderna, logrando su afianzamiento a lo largo de los siglos XVI al XVIII.

En este sistema de fortificación, tanto la fuerza como la resistencia al asedio se encuentra en una *unidad de síntesis defensiva*, la cual se define como el *frente abaluartado*. El mismo está conformado por dos *baluartes* y la *cortina* de enlace, siendo esta unidad de defensa la generatriz de la totalidad de la fortificación. Pero, estos elementos están sustentados por la muralla principal, llamada *terraplén*, en cuya parte superior se forma un espacio, en donde se recrea la plataforma de maniobras, tanto para la infantería como para la artillería y se corresponde al “*adarve*” de los castillos medievales, para una mejor comprensión, este espacio se describe en la página 737 de este Capítulo, en la fotografía: 21.

⁴⁶ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona – España, pág. 34.

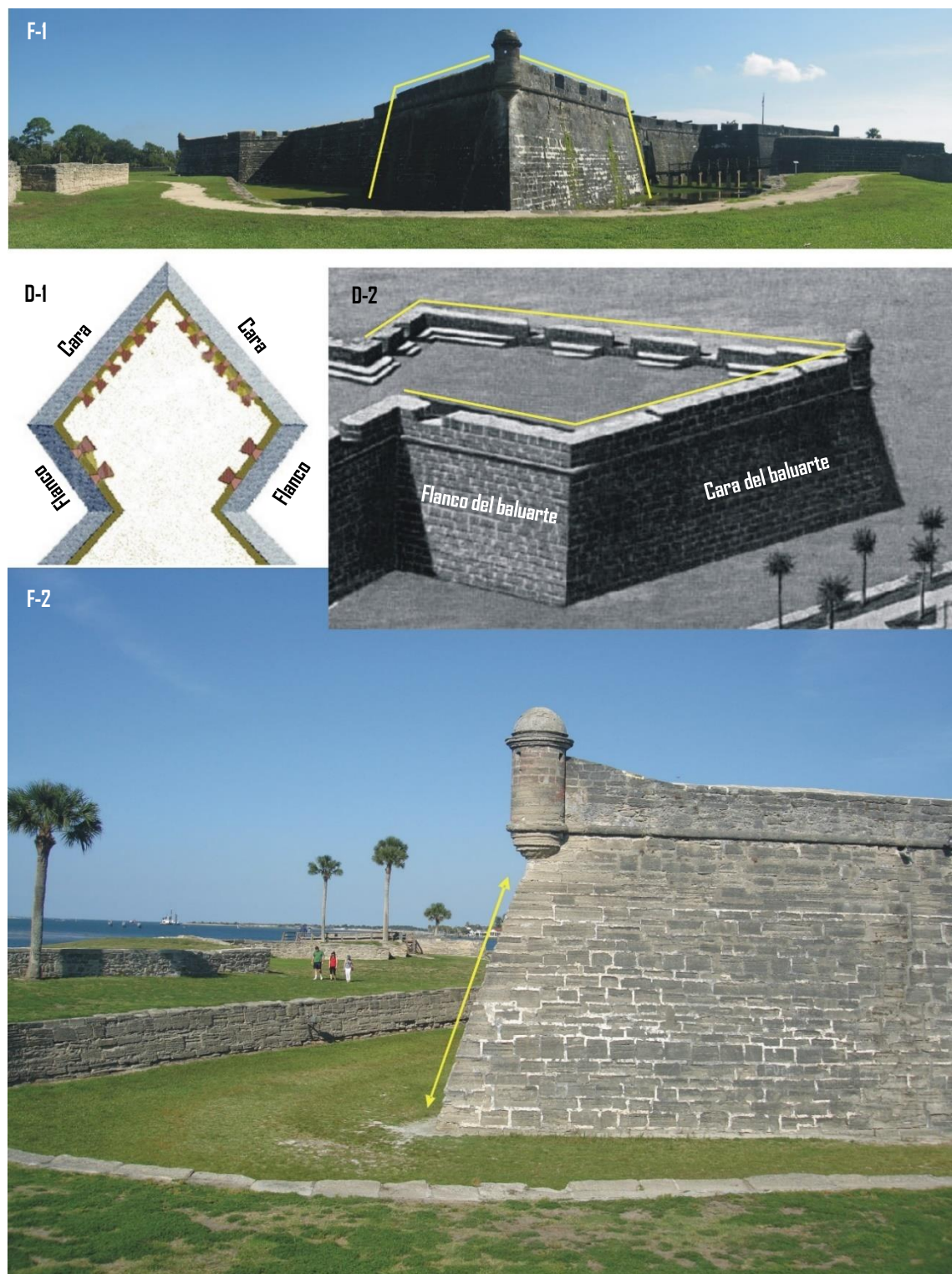


Figura: 36

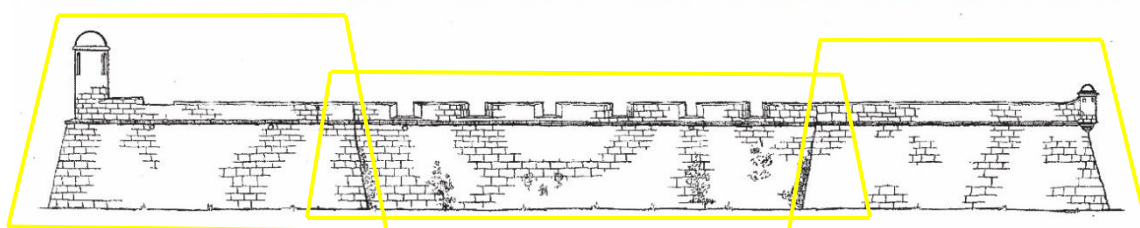
BALUARTES DEL CASTILLO SAN MARCOS, EN ESTADOS UNIDOS

F-1 y F-2: Frente de un baluarte

D-1: Planta de un baluarte

D-2: Isometría de un baluarte

Fuente fotográfica y dibujos: Trabajo propio.



D-1: Frente Abaluartado de El Castillo San Marcos

Figura: 37

EL FRENTE ABALUARTADO

F-1: El frente abaluartado: del Castillo San Felipe “El Morro”, en el Viejo San Juan, Puerto Rico.

Fuente: fotografía aérea: cortesía de Eric López.

D-1: El frente abaluartado: del Castillo San Marcos, en San Agustín, Estado de la Florida.

Fuente: U.S. Department of the interior. Office of National Parks, Buildings, and Reservations Branch of Plans and design.



Como se puede apreciar en la figura 36, en la página 730, la conformación del *baluarte*, por ángulos salientes, definen claramente la acción del *vértice* abierto hacia la campaña, mientras que sus lados o *flancos*, los cuales terminan en la cortina, cierran hacia la retaguardia y entre ellos crean una plataforma pentagonal, donde se asentaba la artillería de la defensa a la *barbeta*. De esa forma, las dimensiones y ángulos de los baluartes, y la distancia entre ellos, estaban regulados por la necesidad de cubrir con fuego de cañón, desde sus flancos, la escarpa de la cortina y la cara de los baluartes vecinos.

En el transcurso de los siglos XVI al XVIII, los *ángulos de flanco* y los *ángulos flanqueados*, se fueron transformando y con ellos las longitudes de los lados de los baluartes o *flancos* y los de las *cortinas*, como respuestas necesarias a la función del alcance de los tiros de los cañones, los cuales también fueron creciendo en tamaño; sumado a ellos, el aumento de poder de alcance de los mosquetes, los fusiles y las armas individuales, los cuales evolucionaron. De ahí que observemos una gran variación de las formas y dimensiones de las fortificaciones abaluartadas.

El flanco, no solo es la línea que une el extremo de la *cara del baluarte* con la *cortina*, sino que, en conjunto con las *caras* del baluarte, logran el propósito defensivo. Estas ultimas son las expuestas al enemigo y, con la presencia de otros elementos facilitadores en el propósito de la defensa y el flanqueo, como: las *cañoneras*, los *merlones*, las *banquetas de tiro* y el *antepecho*, todos actuando en conjunto, constituyen la parte principal de la fortaleza abaluartada.

Otro principio aplicado a este sistema, fue el ocultamiento de estas murallas configuradas por *baluartes* y *cortinas*; para ello se procedió a crecer hacia el subsuelo, mediante la excavación de amplios y profundos *fosos*. De esa forma, la *escarpa* de la muralla o revestimiento externo del muro quedó negado a la vista del enemigo y en consecuencia de los disparos directos de la artillería.

El ser humano siempre ha estado imbuido por sus cargas emocionales y, en ese momento histórico del Renacimiento y luego la Edad Moderna, hizo uso de sus libertades y decisiones, por estas razones, hoy apreciamos sus manifestaciones etnográficas, muy marcadas en la nueva *arquitectura defensiva*. Una de estas costumbres fue la de darle nombres a los baluartes más importantes, según la toponimia del lugar u otro nombre,



según sus creencias o vivencias. Sin embargo, a nivel técnico-militar se les denominó a todos ellos con un número, por ejemplo: Baluarte N°6 o B6.

La Cortina

Es el muro recto y escarpado de lo que, se ha denominado: “*frente de plaza*” el cual une a dos *baluartes*. El cuerpo de la misma está compuesto de los siguientes elementos constructivos:

- a) *La escarpa de la cortina*: o frente externo de la cortina, podía tener una altura de 40 a 25 pies⁴⁷; según la época.
- b) *El parapeto*:⁴⁸ que prolonga o coronaba la escarpa de la fortificación y servía para proteger la artillería y las tropas del fuego enemigo. Se construía sobre el terraplén de las cortinas, prácticamente como prolongación de la escarpa. Otra conformación eran los dos taludes, uno interior y otro exterior; más el *declivio superior* o *plano de fuegos*.
- c) *El terraplén*: de tierra apisonada recubierto por el piso del adarve para colocar la artillería y facilitar el movimiento de las tropas;
- d) *La contramuralla*: que terminaba de encajonar el terraplén por la parte interior de la plaza.

5.2. El frente abaluartado

Tal como se ha dicho anteriormente, el *baluarte* era el elemento principalísimo de este tipo de fortificación, en consecuencia, era el mejor construido, el mejor artillado y protegido, pero también era el objetivo principal tanto de la artillería como la de las minas enemigas, que buscaban abrir una brecha en las murallas en este caso, en el “*frente*

⁴⁷ Ver tabla de medidas en Apéndice I, pág.: 1210.

⁴⁸ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona - España, pág. 27.



abaluartado”, en el asalto final a la fortificación. Es evidente que, todas las obras exteriores solo eran obstáculos defensivos del recinto principal, cuya defensa, realmente dependía de los baluartes.

La importancia de este “*frente abaluartado*” dependía de otros elementos, que en conjunto formaban un sistema defensivo complejo, los cuales mejoraban sustancialmente su capacidad defensiva ante los embates enemigos. A continuación, se describen según su orden de importancia en su acción en la defensa y/o ataque:

Las cañoneras

Las cañoneras:⁴⁹ también conocidas como las “*troneras*”, son las aberturas entre *merlón* y *merlón*, con derrames horizontales y verticales, dispuestas en el *parapeto*, por donde asoma la boca del cañón, con el objetivo de apuntar los objetivos enemigos en la base de la muralla, el foso, el glacis y las obras de defensa contiguas. Ver la figura: 38 de la página: 735 de esta tesis.

Los merlones

Los merlones:⁵⁰ son la evolución de las almenas de la arquitectura militar medieval y están conformados por los tramos de *parapeto* que hay entre las cañoneras, en su parte interior se disponían las banquetas de tiro. Ver la figura: 38 de la página: 735 de esta tesis.

Las banquetas de tiro

Las banquetas de tiro:⁵¹ es una obra de mampostería a modo de banco, donde los soldados podían subir y apoyarse respectivamente para disparar sus armas de fuego individuales contra el enemigo. Ver la fotografía: 21 de la página: 737 de esta tesis.

⁴⁹ Ibídem, pág. 28.

⁵⁰ Ibídem, pág. 29.

⁵¹ Ibídem, pág. 27.

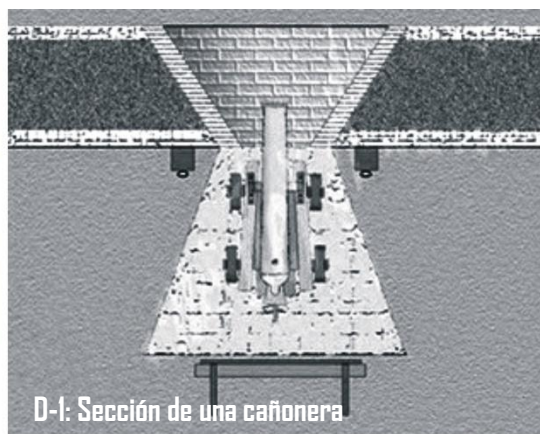


Figura: 38

CAÑONERAS Y MERLONES

En el tramo del parapeto se construyeron las cañoneras, de tal manera que entre ellas quedaba un volumen que conformaban los merlones. La parte superior del merlón aparece declinada, mientras que en la parte inferior descansa la banqueta.

F-1: Vista de una cañonera: en la cortina del Castillo San Marcos, en San Agustín.

F-2: Conjunto de merlones y cañoneras: en la cortina del baluarte, en el Viejo San Juan, Puerto Rico.

D-1: Planta arquitectónica de una cañonera.

Fuente fotográfica y dibujos: Trabajo propio.



El antepecho

O pretil de la cortina, también se conoce como parapeto de poca altura, conformado por la elevación de los muros de la cortina y de los baluartes, sobresaliendo por encima de la cubierta. Su principal función era la de brindar seguridad y proteger el paso de las milicias en la acción de la defensa.

La rodilla

La rodilla: o antepecho rebajado o intradós del parapeto, al cual, se acerca la cureña de la pieza de artillería que se asoma a la cañonera. Ver la fotografía: 22 de la página: 737 de esta tesis.

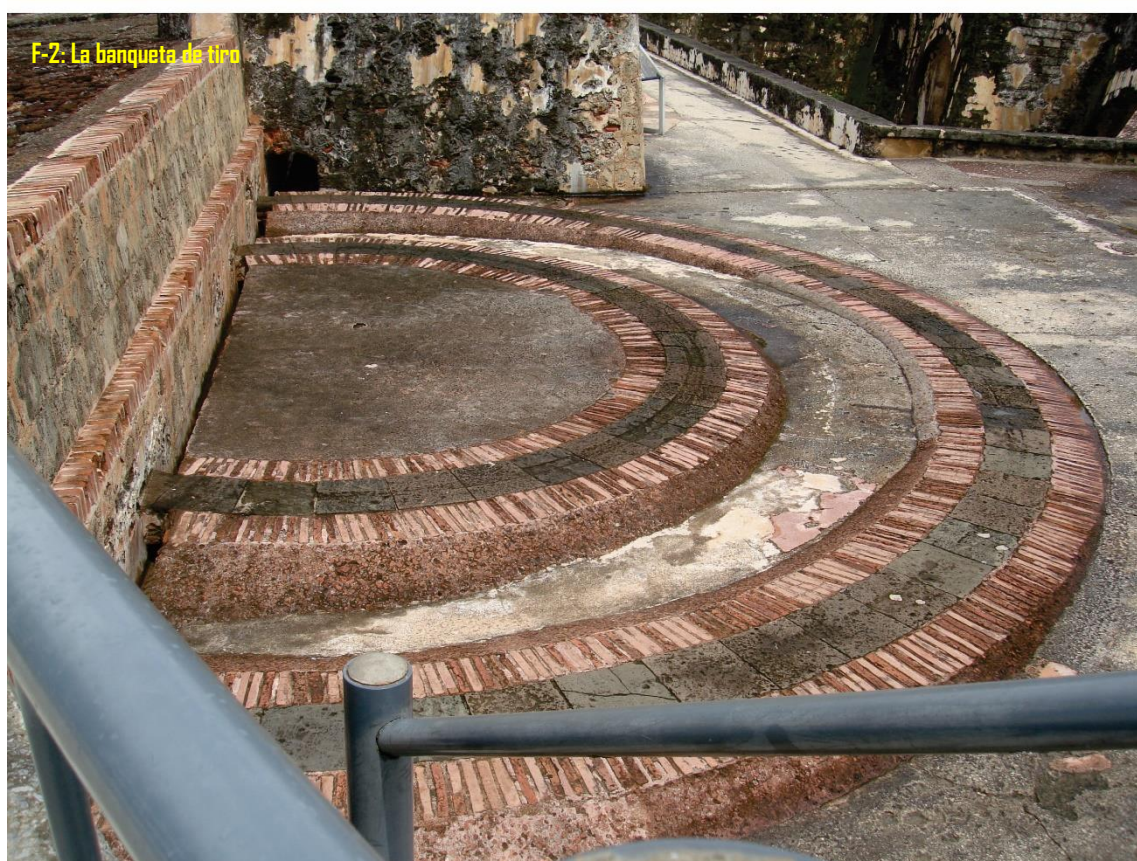
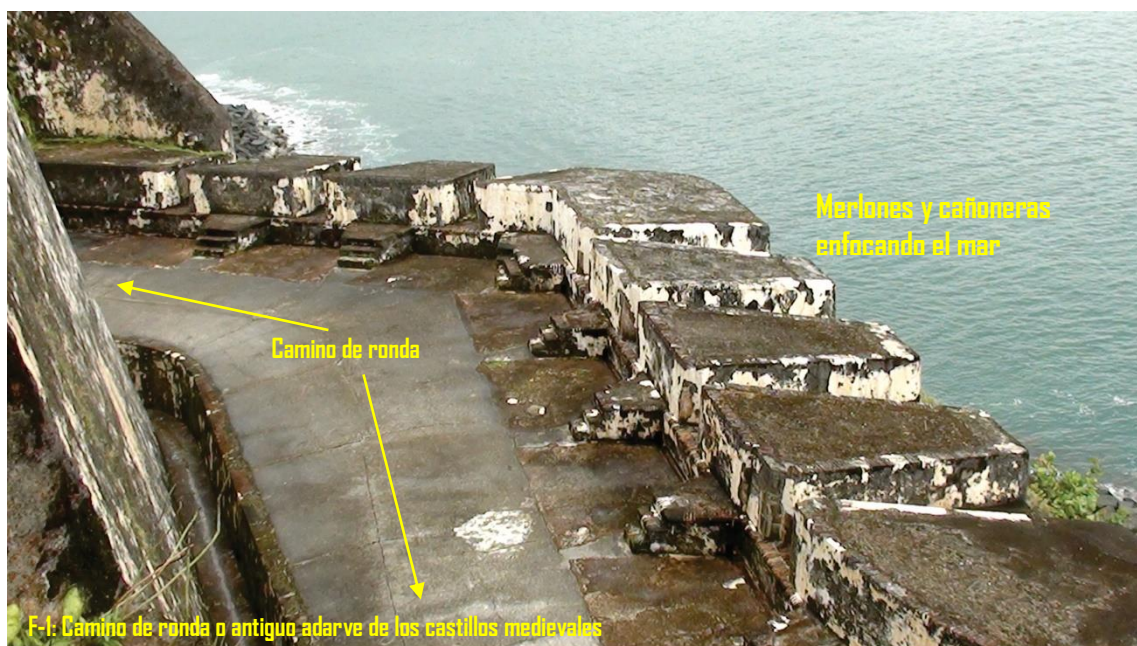
El cordón

*El cordón:*⁵² o moldura de cierto grosor es el remate de la parte inclinada de la escarpa, limitando las obras exteriores de las interiores en la cortina o muro, de esa forma queda definida los espacios por encima en donde se asientan los *parapetos* y delimita los de la escarpa propiamente dicha, de ahí que se le considere como la *línea magistral* de la traza iconográfica de la fortificación.

Las aspilleras

Las aspilleras: o troneras largas y estrechas estaban abiertas en los muros o cortinas y en los pasos de los accesos a la fortificación. Estas se ensanchaban hacía el interior para proteger al que disparaba y este no se expusiera a los posibles disparos de los atacantes, otro servicio era el de dejar pasar la luz y el aire. Desde allí los fusileros procedían a disparar y defender.

⁵² DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona - España, pág. 27.



Fotografía: 21

CAMINO DE RONDA Y BANQUETA

F-1 y F-2: Vista del camino de ronda y la banqueta de tiro en un baluarte

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



El camino de ronda o adarve

El camino de ronda o adarve: era muy estrecho del castillo medieval y sufrió una ampliación en la fortificación abaluartada para permitir el espacio necesario, requerido en las evoluciones de los cañones y el traslado de la guarnición en su acción defensiva del lugar, en forma rápida y cambió su nombre por “*adarve*”. El mismo estaba protegido por el *parapeto artillero* de cualquier ataque o vista exterior. En la fotografía 21, en la página: 737, se pueden observar el “*adarve*” en el *Castillo San Felipe “El Morro”*, ubicado en el Viejo San Juan, Puerto Rico. Igualmente, el antepecho y la barbeta.

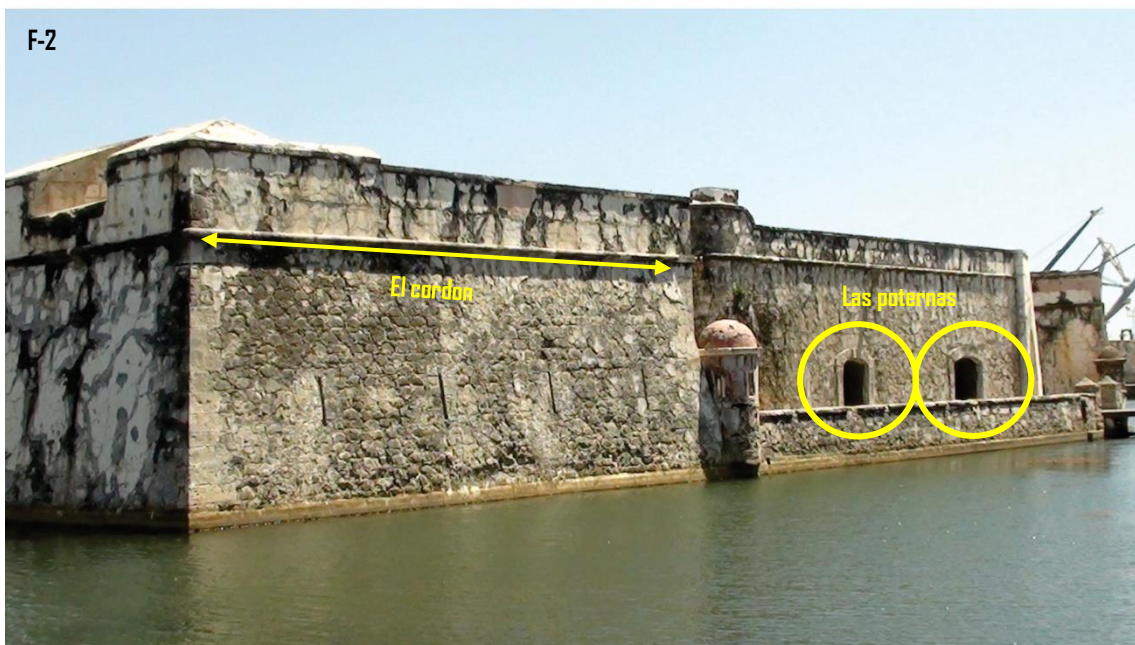
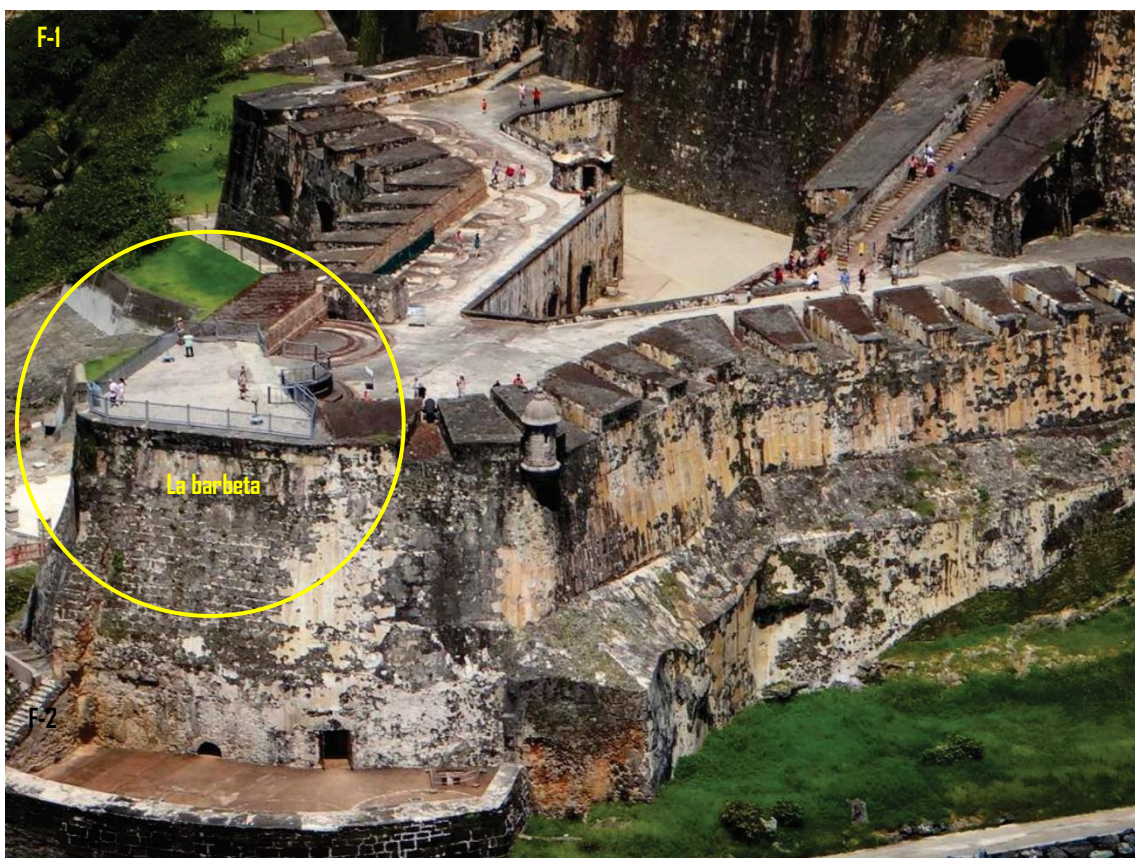
La barbeta

La barbeta: es la plataforma más levantada, para que los cañones al disparar no causasen daños al parapeto; dispuesta en la punta de los baluartes y cuyo objetivo era disparar por encima del parapeto, aprovechando su amplio ángulo de disparo para alcanzar a los atacantes que estuviesen ubicados más allá del *glacis* o en un frente de cara al mar, de esa forma, gozaba de gran libertad la direccionalidad de los disparos.

Las poternas

Las poternas:⁵³ o puertas secundarias, estaban situadas bajo las cortinas o murallas y permitían la comunicación al interior del enclave fortificado con los fosos por medio de galerías abovedadas, en rampa o en escaleras; de esa forma se podía distribuir el envío de las fuerzas defensivas a los diferentes puntos, cada vez que fuese necesario para hacer los relevos correspondientes. La ubicación eran siempre cerca del *ángulo fijante* o ángulo que une el flanco con la cortina o en el *orejón*. Otra de las comunicaciones

⁵³ Ibídem, pág. 79.



Fotografía: 22

BARBETA, MURALLA AL MAR Y CORDÓN DE LA MURALLA

F-1: Vista de la barbeta: del Castillo San Felipe “El Morro”, en el Viejo San

F-2: Vista de El cordón y en el antepecho dos poternas: en el Castillo San Juan Ulúa.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



5.2. Las garitas y garitones

Entre los elementos arquitectónicos que enfatizan la singularidad del conjunto fortificado se encuentran las “garitas” y los “garitones”,⁵⁴ cuya arquitectura produce efectos impactantes, en el aspecto físico de la obra, ya que su sola silueta proyectada en el horizonte del paisaje las hace reconocibles; sublimando los cambios de luz, las sombras y las contraluces, regalando al observante, las grandiosas imágenes expectantes que son las inspiraciones en las tomas fotográficas o los lienzos pictóricos y/o las prosas poéticas de quienes las describen o narran leyendas urbanas.

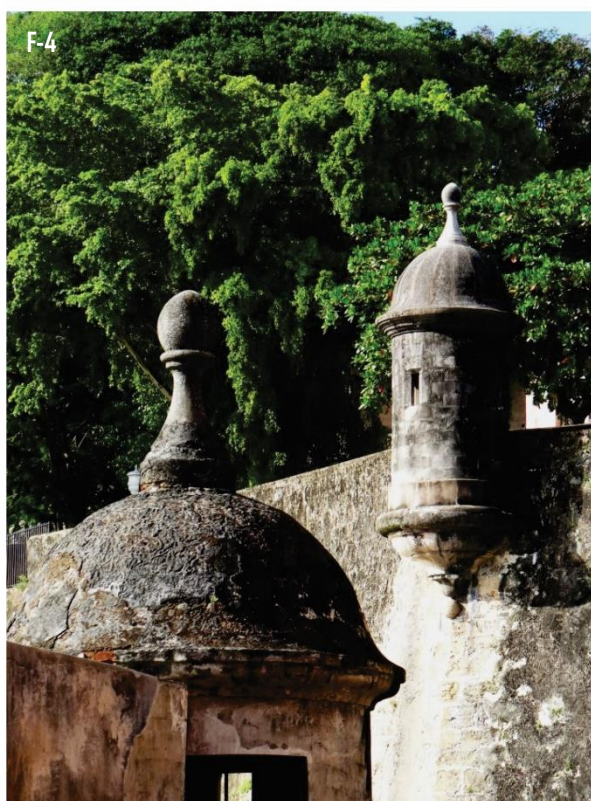
Colgadas en los muros como elementos de vigilancia y resguardo para los centinelas, se colocaron en todos los vértices de los baluartes; donde custodiados por hombres de milicia,⁵⁵ que en ellas vieron transcurrir las horas del tiempo y con ellas sus cuitas y aventuras, las cuales quedaron plasmadas en mitologías y cuentos de caminos.⁵⁶ Desgraciadamente, en muchas de las fortificaciones se han perdido estas garitas conservándose solo algunos “pies de lámpara”; o ménsulas sobre las que se asentaban.

Estas torrecillas de variadas formas, que iban desde las redondas, pentagonales o hexagonales, con aspilleras en sus ángulos salientes, se pueden considerar elementos de compleja belleza arquitectónica, que a su vez les dan esa singularidad e identidad a las fortificaciones, ya estén estas colgadas o en voladizo, sobre *canes* o *ménsulas*, o sobre los destacados “*cul-de-lampe*” muy característico de la Edad Moderna. Pero por su posición, siempre fueron los elementos más susceptibles a desaparecer durante los tiempos de guerra, debido a la exposición directa al fuego enemigo.

⁵⁴ Ibídem, pág. 73-43.

⁵⁵ GONZALEZ DE MEDINA BARBA, Diego. (1599). *Examen de Fortificación*. Editado en: la Imprenta del Licenciado Varez de Castro. Madrid, págs. 49.

⁵⁶ *Leyenda de la garita del diablo*: Es muy popular esta leyenda por el toque de romanticismo, que en el fondo la acompaña y porque expresa los sentimientos de miedo y terror que sentían los susodichos al tener que cumplir obligaciones de centinela en la tan afamada garita. Y, no es para menos, ya que la misma se encuentra bastante alejada y solitaria del Castillo San Cristóbal, en el Viejo San Juan y muy adentrada en el profundo extremo de la bahía, sobre un acantilado. Es de suponer que, en el profundo silencio de la noche, el choque del oleaje del mar embravecido debía crispar los nervios de estos pobres hombres. Pero el soldado Sánchez, apodado “*Flor de Azahar*” pronto encontró soluciones en los brazos de su mestiza Diana, desapareciendo una buena noche con ella y dando pie al origen de la leyenda, ya que los lugareños dieron por sentado que el diablo se lo había cargado.



Fotografía: 23
GARITAS Y GARITONES

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Otro de los atributos muy destacados, son los remates superiores del conjunto de la garita. Sus diversas formas, que van desde la sencillez de la media naranja, hasta las formas piramidales; realzados por remates en formas de piña, de bolas, bellotas o de pirámides o de otras figuras clásicas y complejas, creando efectos que inspiran a la valoración como singularidad y convirtiéndose en un elemento identitario, propio de la Fortificación abaluartada.

Según los usos espaciales y/o las épocas, las hay de planta cuadrada, rectangular, pentagonal y hexagonal, pero las que más proliferan son las de planta circular, cuya construcción predominó durante los siglos XVI y XVII, levantándose con gran esbeltez y, aun las achaparradas no pierden la belleza.

Se puede decir que, las garitas son la reminiscencia de los antiguos *matacanes*, ya sean de piedra labrada, o de mampostería o de ladrillo; se comportan como los *elementos definitorios* y ponen la nota de *identidad* de cada fortificación abaluartada, permitiendo de esa forma que, a través de ellas se reconozca cada enclave fortificado.

5.3. Obras periféricas defensivas

La estructuración defensiva evolucionó en forma progresiva, desde una dimensión espacial de carácter puntual y local hasta abordar la escala periférica y macroterritorial. De esa forma, se comprende la organización de sistemas de gran complejidad defensiva, siguiendo las pautas estratégicas de la nueva poliorcética y de las variables tipológicas.

Las opciones de las obras periféricas defensivas, proporcionó la viabilidad de la táctica defensiva y al mismo tiempo ofensiva, que respondió a una nueva necesidad de protección; generado por la experiencia experimental y la observación del comportamiento de los proyectiles de los cañones sobre la tierra poco compactada, que absorbía la bala, reduciendo grandemente sus efectos destructivos. De esta visión nació la combinación constructiva del terraplén y el muro de tierra.

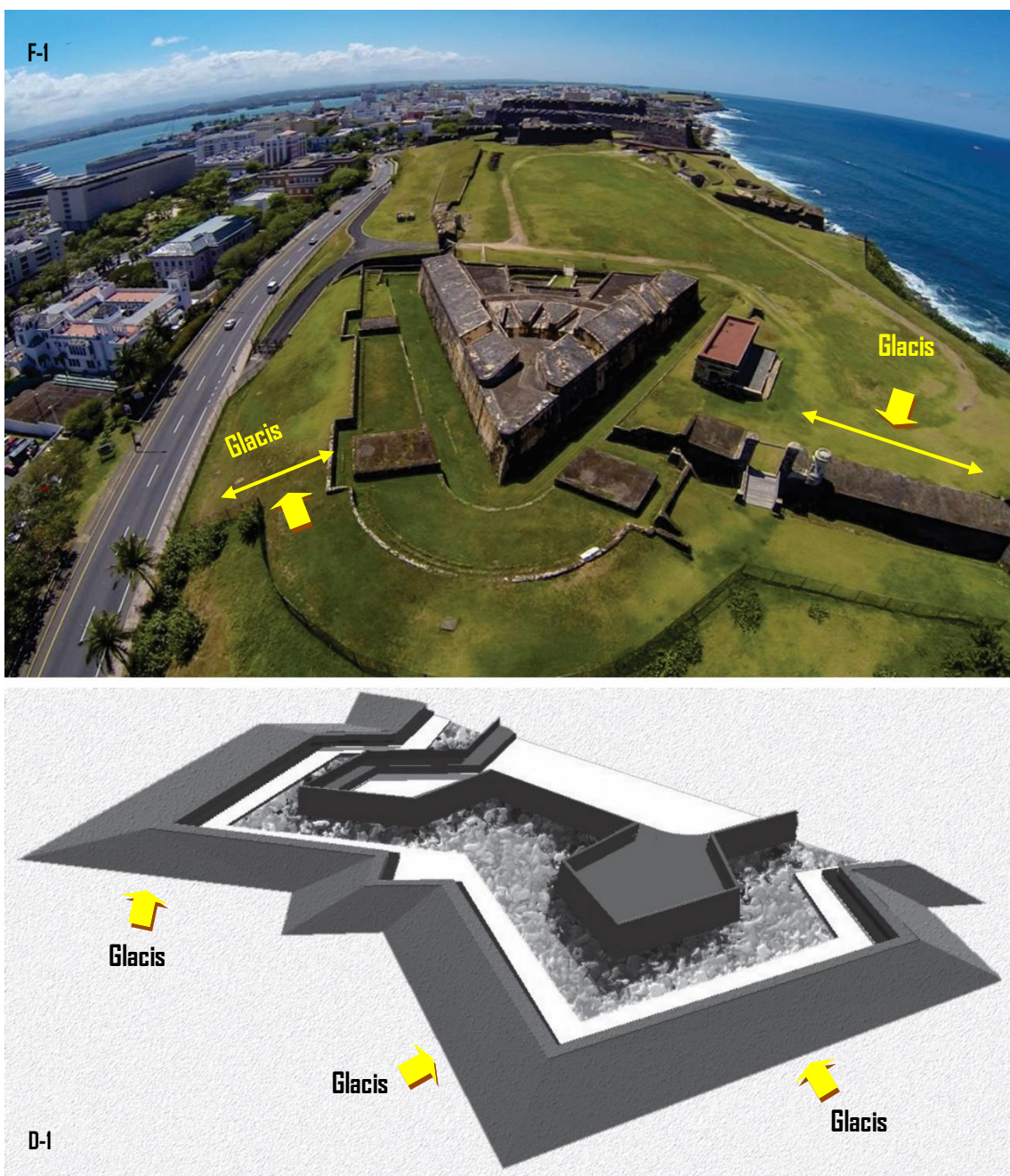


Figura: 38
LOS GLACIS

F-1: Glacis del Castillo San Cristóbal, en el Viejo San Juan - Puerto Rico.

Fuente: fotografías: cortesía del Lic. E historiador del Viejo San Juan Eric López.

D-1: Planta isométrica con representación de los glacis

Fuente de dibujo: Trabajo propio.



Los glacis o explanadas

En la periferia de la fortificación abaluartada, se puede observar un primer espacio defensivo denominado “*glacis*”, constituido por un terreno con una suave y despejada pendiente, que va desde el borde de la *contraescarpa* del *foso* llega hasta la altura del suelo natural circundante. El declive que va desde el campo de batalla hasta el parapeto del camino cubierto, ofrece una protección visual y estratégica al enclave fortificado; esta misma pendiente es defensivamente muy favorable para un dominio de tiro desde los baluartes y cualquiera de las edificaciones interiores de la Fortificación, permitiendo la acción de la primera línea defensiva, tal como se expresa en el Capítulo VI de esta tesis, página: 609.

Tanto la construcción como el uso de esta estructura, fue consecuencia de la aparición de las armas fuego. Su doble efecto defensivo de hacer rebotar en él las balas de la artillería por encima de los muros de la fortificación, más el ser una gran superficie, en pendiente, previa, totalmente despejada y batida por el fuego defensor, ofrece un excelente obstáculo a las unidades de asalto del ejército atacante, exponiéndolas y obligándolas a tener que atravesar previamente, antes de llegar al *foso* y poder atacar las murallas, ver fotografía 24, en la página 746.

El foso, el parapeto, la banqueta y los barrefosos

Estas tres modalidades y eficientes soluciones constructivas al servicio de la defensa, fue la respuesta a la evolución de la artillería y sus nuevas y destructivas aplicaciones de la pólvora, para la primera línea de defensa y las cuales hacían blanco fácil en las antiguas fortificaciones, que eran ineficaces y estaban muy expuestas a las nuevas técnicas ofensivas.

El principal obstáculo para los enemigos, concebido como una gran forma de defensa, para la fortificación la encontramos en el “*foso*”,⁵⁷ cuya excavación se trató de hacer lo suficientemente ancha, profunda y que circundara la fortaleza para que se

⁵⁷ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona, págs. 35-36.



cumpliera el principal objetivo de protección de los ataques por “zapa” o las “minas”, incrementado la altura relativa de la fortificación, partiendo de su base exterior, de esa forma se lograba dificultar el acceso inmediato a los accesos del castillo.

El *foso* de una fortificación estaba limitado por dos superficies, conocidas como la escarpa que corresponde a la parte interior, que forma parte de la cortina y/o de la cara del baluarte y la contraescarpa que corresponde a la parte exterior, como se señala en la fotografía.

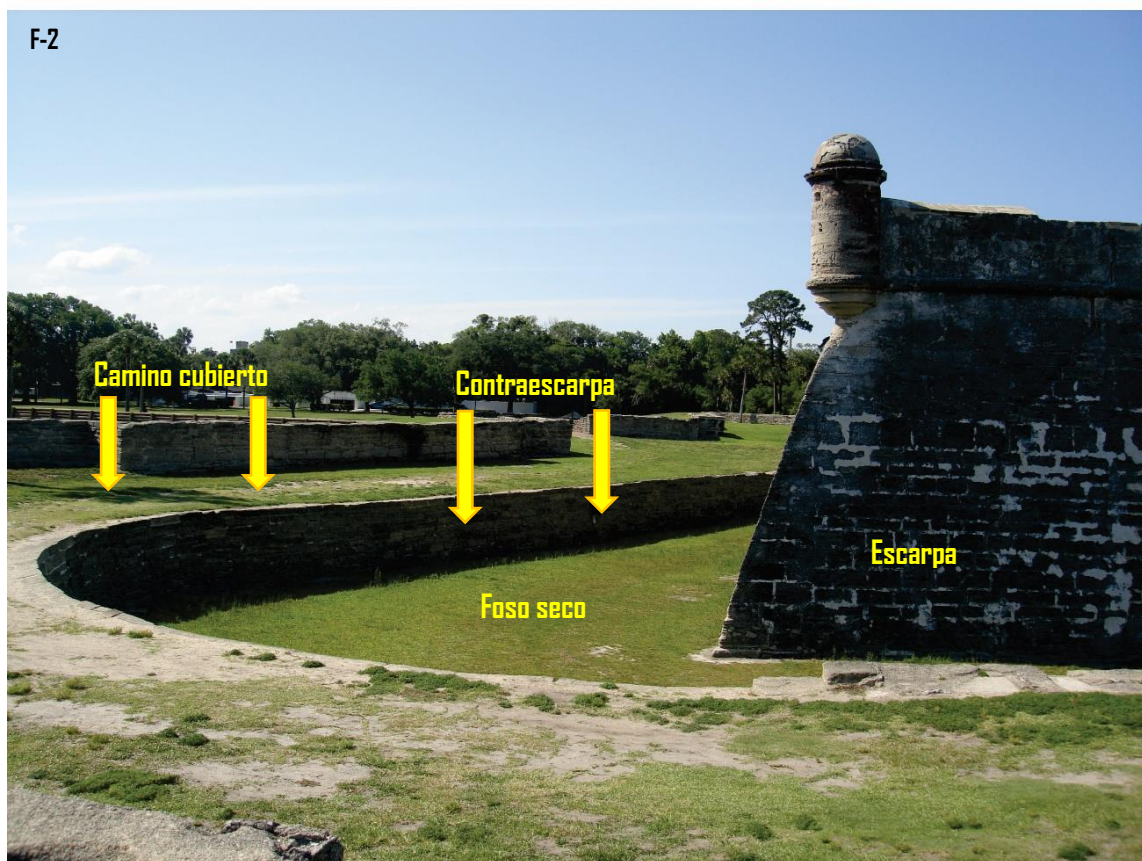
En la sección del *foso* en la fotografía 24 se aprecia una cara hacia el interior, llamada la *escarpa*, la cual se encuentra inmediata al parapeto y, la otra se denomina *contraescarpa*. En algunas ocasiones este foso podía ser seco como se observa en el Castillo San Marcos, en la Florida, ver la fotografía 24, en donde la escarpa, la contraescarpa y el camino cubierto está a la vista; o el foso con agua, como es el caso del Castillo San Juan Ulúa en Veracruz, México, ver la fotografía 24, En este tipo de foso, la contraescarpa y parte de la escarpa está oculto, por estar bajo el nivel del agua.

La tierra, generada por la excavación era utilizada para formar el “*terraplén*”, la cual era colocada de tal manera que cubría al defensor, permitiéndole a este hacer fuego sobre el atacante. Esta acomodación de tierra se llamó “*parapeto*”,⁵⁸ el cual, unido a la “*banqueta*” podría ser mayor o igual a dos metros de altura, para cumplir el objetivo de protección a la tropa a su paso por el “*camino cubierto*”.

Un arma de sumo cuidado en el ataque de los fosos era la denominada *barrefosos* o cañón que se empleaba para batir los fosos de las fortificaciones. Otras armas eran el *lanzacabos* o *lanzabombas* al igual que los *lanzaminas*, los *lanzatorpedos* y los *lanzacohetes*. En todo caso, el objetivo de estas armas eran batir los muros de la fortificación, en sus bases.

⁵⁸ *Parapeto*: esta palabra es derivada del italiano *par a petto*, que significa a la altura del pecho.

FERNÁNDEZ DE MEDRANO, Sebastián. (1677). *Rudimentos geométricos y militares*. Editado: en casa de la viuda Vleugart. Bruselas.



Fotografía: 24
TIPOS DE FOSOS

F-1: Vista de un foso con agua: en el Castillo San Juan Ulúa, en Veracruz – México.

F-2: Vista de un foso seco: en el Castillo San Maracos, en San Agustín.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



La escarpa, la contraescarpa y el camino cubierto

A lo largo del siglo XVII, se siguen modificando y afianzando las características de esta tipología de fortificación y aparecen nuevos elementos arquitectónicos-espaciales, que hicieron frente a las acciones ofensivas de la artillería pirobalística y los nuevos usos de la pólvora. Se buscó ocultar la *escarpa* de la muralla de los disparos directos de la artillería; tras la *contraescarpa* se trazó un camino que circunvala al sistema abaluartado, llamado el *camino cubierto*, el cual fue protegido mediante un *parapeto* y una estacada o *empalizada*.

- a) *La empalizada o estacada*:⁵⁹ este vallado era la primera línea de defensa perimetral de la plaza fortificada y del *camino cubierto*, estaba construida sobre un terraplén y era una serie de estacas de madera hincadas en tierra, en la mayoría de las veces terminaban en puntas laboriosamente talladas y ligadas entre sí para dar mayor resistencia. Su objetivo era impedir el paso de la caballería y de la infantería.
- b) *El camino cubierto*:⁶⁰ era un sendero de circunvalación interior a la periferia del castillo, ubicado en el nivel superior de la *contraescarpa*, por donde los defensores de la plaza podían moverse, protegidos del fuego del enemigo.
- c) *La escarpa*: o plano inclinado de la cortina o muralla de piedra labrada, que va desde el *cordón* hasta el *foso*. En el siglo XVI también se le conocía con el nombre de *camisa* y al talud que presentaba se llamaba *tambor*; este último se hacía descender hasta el fondo del foso y solía abrirse las *aspilleras*, cuyo objetivo era la defensa del foso.
- d) *La Berma*: era un pie de muralla, ubicada en la parte inferior de la escarpa, en forma de escalón, su objetivo era impedir la escalada desde el foso, al abrir una brecha, hasta la parte alta de la muralla. Allí es donde se acumulaban los

⁵⁹ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona, pág. 39.

⁶⁰ Ibidem, págs. 37-38.



escombros producidos por los bombardeos. También, evitaba que el foso se llenara con las piedras y la tierra que caían, haciendo que estas se detuvieran.

- e) *El rastrillo*: o protección de la puerta de los posibles invasores y sus ataques. Era una reja construida con madera de roble y recubierto con láminas de hierro, con el fin de prevenir que fuera incendiado.
- f) *La caponera*: era una obra adosada a la escarpa del foso, en un tramo recto de esta; tenía como función permitir el flanqueo del mismo. La galería cubierta que comunicaba una obra del foso con el reducto central, también recibió este nombre y comunicaba la Plaza de Armas con las obras exteriores, generalmente estaba protegida por un parapeto con aspilleras o troneras.

5.4. Otras obras complementarias

Aumentaron las obras externas con los *revellines dobles*, las *contraguardias* o *medias lunas* ubicados delante de las puntas de los baluartes; se fortalecen los baluartes con los *caballeros* y las *baterías*.

El revellín

El revellín:⁶¹ sustituyó a la barbacana y es un tipo de fortificación de forma triangular, generalmente ubicada al frente a la fortificación principal, en algunos casos compartiendo el foso o generalmente al otro lado del foso principal. Su objetivo, como primera línea defensiva, fue el de dividir a las fuerzas de asedio y proteger los muros de las cortinas, por medio del fuego cruzado.

Una característica del revellín es que, el lado del triángulo que se muestra al interior del castillo no es fortificado y de él salen conexiones al interior, tales como escaleras, puentes y/o rampas de acceso a la fortificación principal, por donde pudieran transitar cañones y tropas defensivas. En algunos casos, allí estaban algunos cuarteles para la

⁶¹ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona, pág. 43.



guarnición, de esa forma evitaban que, ante cualquier toma del revellín por parte del asedio enemigo, estos últimos no pudieran hacerse fuertes en el mismo. A los revellines se encuentran anexos los caminos cubiertos por dos muros y que unen la poterna en la muralla con el acceso del revellín para poder trasladar los refuerzos o suministros a cubierto del fuego enemigo.

En el caso del revellín del Castillo San Marcos en San Agustín, Se puede apreciar que su altura es inferior a la del castillo, para no obstruir la línea de tiro de la artillería emplazada en la cortina, donde está el acceso principal al castillo. Y, en caso de ser ocupado por el enemigo, este quedaba totalmente expuesto para ser abatido por la artillería defensiva procedentes de los baluartes y del fuego de fusilería de los defensores del castillo en cuestión.

Tras del revellín esta la *contraguardia* o muralla de protección de los muros del revellín, del posible fuego enemigo, separado de este por medio del foso, de esa forma se dificultaba enormemente la ocupación del mismo. Ver figura: 39 en la página: 750 de este Capítulo.

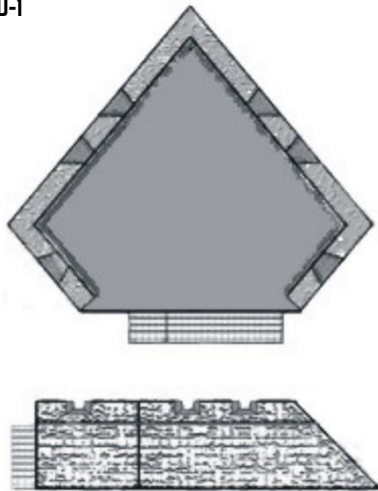
El orejón

*El orejón:*⁶² o apéndice, actúa como un refuerzo y es una salida en ángulo de la cara del baluarte, tomando la forma de una oreja, puede tener forma circular y achaflanada. Su objetivo es ocultar los flancos resguardar a las piezas de la guarnición. Para Fernández Medrano y Lucuze, el orejón era mejor que la espalda, ya que consideraba que el primero cubría mejor y en mayor proporción que la última y tiene mejor resistencia a las baterías del sitiador.

⁶² Ibídem, pág. 41-42.



D-1



F-1



F-2



Figura: 39
EL REVELLÍN

F-1 y F-2: **Vista del Revellín del Castillo San Marcos**, en el Estado de la Florida

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

D-1: **Morfología de un revellín**: Su forma y ubicación permitía proteger la cortina situada entre los dos baluartes.

Fuente de dibujos: Trabajo propia.



El tenazón y la tenaza

*El tenazón y la tenaza:*⁶³ fueron otras de las obras de fortificación defensiva exterior, diseñada para fuego de fusilería. En el caso de la tenaza, esta era más compleja y podía tener dos o más caras, sus lados se podían extender hacia la campaña. Por su número de caras podía ser una *tenaza simple* con dos caras; o una *tenaza doble* con cuatro caras, conformadas por dos ángulos entrantes y uno que salía; o la *tenaza con cola de golondrina* o *bonete de clérigo*.

El tenazón, era una obra de avanzada y consistía en un terraplén invertido, ubicado dentro del *foso* y frente a la *cortina*. Su altura era igual a la del camino cubierto que lo comunicaba con el interior del recinto principal. Estaba dotado de *parapeto* y *banqueta* para la infantería, y una de sus funciones era proteger la *gola del revellín* situado ante ella y/o proteger la retirada de la guarnición si se presentara la situación de desalojo por invasión del enemigo, al mismo tiempo que podían hostigar a este último, mediante fuego de fusilería y de esa forma impedir su asentamiento y el posible aprovechamiento de la misma.

Dependiendo de su conformación podía ser: un *tenazón simple* cuando solo tenía dos rectas formando un ángulo entrante hacia la cortina y era un *tenazón compuesto*, cuando tenía una cortina escarpada con dos bancos y dos caras. En todos los casos, siempre eran una combinación de las líneas defensivas de las *caras de los baluartes*.

El bonete o mitra

El bonete o mitra: este tipo de fortificación era de mayor importancia, casi siempre estaba ubicado ante un revellín o una cortina y es la misma tenaza con cola de golondrina.

La batería

La batería: estaba conformada por una plataforma en donde se asentaba una serie de bocas de fuego y contenía alguna cantidad de piezas de artillería a cubierto, formando un

⁶³ Ibídem, pág. 42-43.



conjunto y eran construidas para batir un determinado objetivo. Su ubicación podía coincidir o no con los flancos de un baluarte, o situarse en un lugar estratégico. En general, complementan los fuertes o los recintos, flanqueando las áreas próximas a los “*frentes de plaza*”.

Los reductos

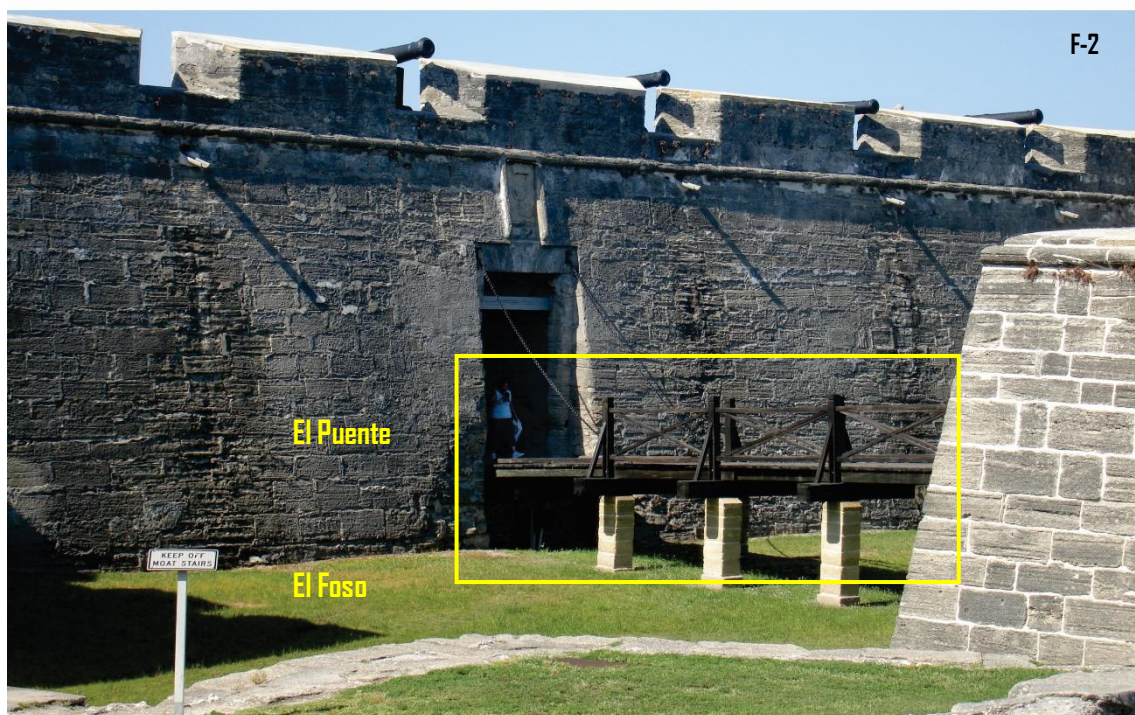
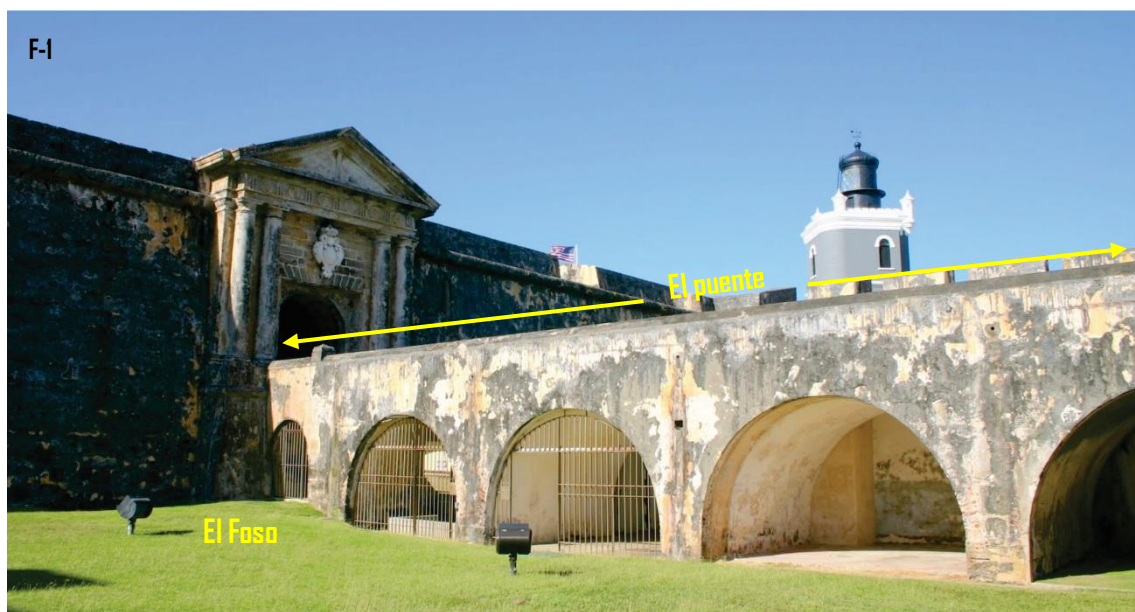
Los reductos: son fortificaciones muy sencillas, cerradas y generalmente adoptan la forma cuadrada con los parapetos del mismo espesor en los cuatro lados; sin embargo y dependiendo del terreno puede adoptar formas irregulares; carece de ángulos salientes y la traza de la línea de fuego forma un ángulo regular en la mayoría de las veces.

Los fortines

Los fortines: al igual que los reductos son fortificaciones cerradas, pero con mayor capacidad. Encontramos dos tipologías: los *fortines regulares* conformados por ángulos salientes y entrantes en forma alternada, cuyo trazado se define como una estrella inscrita en un círculo. Y, los fortines irregulares, cuyos salientes y entrantes están dispuestos en forma desiguales y su trazado está condicionado a las irregularidades del terreno y las particulares de la defensa.

El caballero

El caballero: considerada como una obra defensiva interior, la misma se ubicaba en el nivel más elevado, en relación a la línea principal de la fortificación. Su situación dominante permitía, que la potencia del fuego disparado desde él cubriera todo el campo circundante.



Fotografía: 25

DIFERENTES TIPOS DE PUENTES Y ACCESOS A LA FORTIFICACIÓN

F-1: Vista del puente y acceso al Castillo San Felipe “El Morro”: en el Viejo San Juan – Puerto Rico. Se observa que, bajo el puente existen una serie de bóvedas

F-2: Vista del puente y acceso al Castillo San Marcos: en San Agustín, Estado de la Florida – Estados Unidos.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Los puentes fijos y los puentes levadizos

Son accesos a la fortificación, apoyados sobre pilares de madera o de piedra, con barandas de madera. Hay dos variantes de puentes: *los levadizos*, *los durmientes o estables* y ocasionalmente los giratorios. Todos se construían sobre los fosos y entre sus funciones, amén de comunicar el interior de la fortaleza con el exterior, también servían para conectar la fortaleza con la tenaza, el revellín y el camino cubierto.

los puentes solían ser *durmientes o estables* y los *levadizos*. Los primeros permanecían fijos y en algunas oportunidades se pavimentaban para lograr una comunicación cómoda para el tránsito de los carruajes.

El puente levadizo⁶⁴ se extendía sobre el foso, en muchas ocasiones lleno de agua, cuando el peligro acechaba la guardia lo levantaba. En este caso, el puente levadizo se colocaba cercano a la puerta principal, y el resto del puente quedaba fijo hacia el lado de la campaña.

La mina y la contramina

Los orígenes de la *técnica del minado* para la *expugnación* de una fortificación son bien antiguos y no se tiene idea clara de quien la creó, pero las bases y los métodos sí estuvieron bien fundamentados, los cuales han evolucionado hasta los presentes días, teniendo gran uso en fechas tan cercanas como la Primera y la Segunda Guerra mundial.

El concepto es básico y se trata de la excavación de una galería subterránea hasta la base de los cimientos de una muralla o una torre, etc.; donde se apilaba y se prendía fuego a una cantidad de madera que destruía el *entibado* que sostenía la galería, provocando el derrumbe del tramo de la muralla. Pero, si los asediados se percataban, procedían a la construcción de la *contramina* para derrumbar la mina.

⁶⁴ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...*: dispuestos para la instrucción de la juventud militar. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona, pág. 76.

BÉLIDOR, Bernard Forest de. (1729). *Les Science des Ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification d'architecture civile*. Livre V. Editado por: chez Claude Jombert, au coin de la rue des Mathurins, à l'Image Nôtre-Dame. París, págs. 363-364.



La acción de *voladura* de este sistema de mina y contramina fue facilitada con la pólvora. El primer intento de volar con mina de pólvora se debió a un genovés, en el *asedio de Seresavella* por Luis XII, en el año 1487. Fue Pedro Navarro en 1503 quien logró mediante esta técnica volar las fortificaciones de Nápoles.

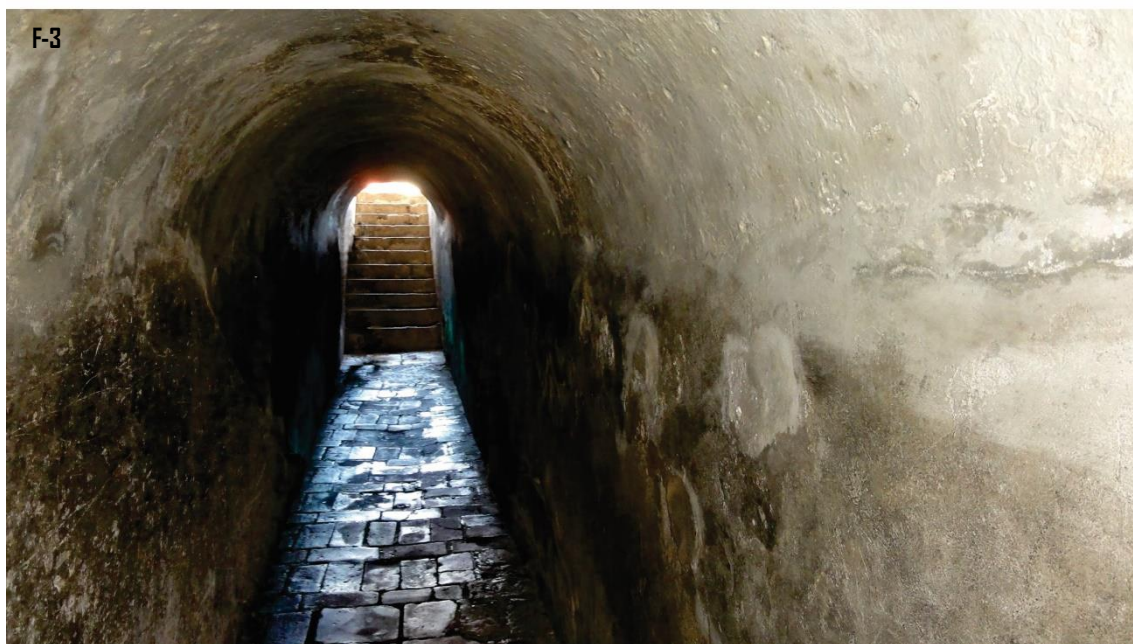
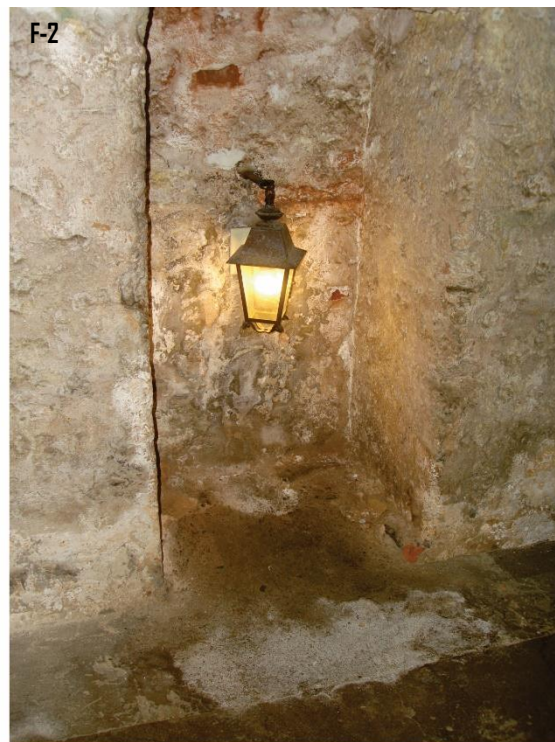
Pedro Lucuze en su *Tratado* hace referencia a la mina y la contramina⁶⁵ como obras exteriores provechosas para la fortificación de la misma naturaleza, las diferencias las establece en la utilidad y uso de cada una ya que, mientras la *mina* tiene carácter ofensivo, la *contramina* es de carácter defensivo. Igualmente describe las normas que debía seguirse para la ubicación, disposición y funcionamiento de las mismas.

1. *La contramina*: o única defensa de la mina, se describe como esa galería subterránea que permite la observación del minador enemigo, ir en su búsqueda y hacerle imposible o en último caso inutilizar el trabajo del mismo. También facilitaba adelantarse a la misión y ubicar *hornillos*, que provocaran la destrucción de la mina y las obras del sitiador.
2. *Los hornillos*: y con ellos la cámara del hornillo se colocaban en los extremos de los ramales y las proporciones de pólvora se establecían de acuerdo al peso de la tierra que iba a ser saltada. Estas debían ubicarse de forma que los invasores no pudieran acertar el lugar y la disposición en que estas estaban.

Un muy buen ejemplo del sistema de minas y contraminas se encuentra el Castillo San Cristóbal, en el Viejo San Juan – Puerto Rico, el cual tiene diez pasadizos, algunos de ellos están bajo las defensas exteriores. Otro ejemplo es el sistema del Castillo San Felipe de Barajas, en Cartagena de Indias – Colombia, ver la fotografía 26, en la página 756 de este Capítulo VIII.

Estos pasadizos, según su uso, también son conocidas como galerías y entre los objetivos a cumplir era el de proteger a los soldados del fuego enemigo, que movieran cantidades de tropas a ocupar nuevas posiciones, sin ser observadas por el enemigo.

⁶⁵ Ibídem, pág. 48-50.



Fotografía: 26

LAS GALERÍAS OCULTAS, LAS MINAS Y LAS CONTRAMINAS

F-1 y F-2: Vista del pasadizo oculto más largo del Castillo San Cristóbal: en el Viejo San Juan – Puerto Rico.

F-2: Vista de una de las galerías de contraminas del Castillo San Felipe de Barajas: en Cartagena de Indias, Colombia. Fue el arquitecto de Alejandría *Triphon* quien inventó la contramina, durante la defensa de Apolonia.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Tanto la oscuridad como las curvas en diferentes lugares del trecho, tuvieron un propósito y era el de bloquear la visibilidad de los invasores, las paredes no estaban cubiertos por los estucados que permitían la amplificación de los sonidos, creando una atmosfera de alta tensión psicológica.

5.5. Los edificios interiores o edificios militares

El comportamiento de estas fortificaciones, como verdaderas ciudadelas defensivas, requirió de la construcción de múltiples edificios interiores, los cuales, se ubicaron en derredor de la *plaza de armas*, siguiendo el concepto radial de la fortificación abaluartada. De esa forma, entre estos *edificios militares*⁶⁶ se encuentran: la iglesia, los cuarteles, los almacenes de pólvora y los cuerpos de guardia, que siempre están situados en el acceso principal.

La plaza de armas

Para finales del siglo XVI, la *tratadística* hizo un gran esfuerzo por acometer el estudio de los diversos problemas de la fortificación, mediante un conjunto de criterios arquitectónicos y urbanísticos para los nuevos emplazamientos fortificados y las ciudades de nueva fundación, adoptando el *plan radiocéntrico*, como el mejor modelo para diseñar, tanto el interior de los castillos abaluartados como en interior de las ciudades defensivas, por cuanto esta disposición permitía la comunicación, en forma más eficaz y directa, entre la unidad generatriz del sistema, el baluarte y el centro del organismo en cuestión. Ese centro se convirtió en la “Plaza de Armas”

Es por la anterior razón que, el urbanismo castellano aplicado en Hispanoamérica tuvo especial deferencia por el uso del concepto de la “*Plaza de Armas*” como importante

⁶⁶ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona, págs. 85-87.



centro de reunión de carácter militar,⁶⁷ en caso de ataque, en los recintos amurallados y en los castillos abaluartados. Dando paso así, al concepto de la *Ciudad Militar*, la cual, en oposición al concepto utópico de la *Ciudad Ideal*, da la sensación aparente de ser una ciudad “vacía”, donde el *perímetro fortificado* es el diseño decisivo y perfecto del citado sistema de fortificación.

Acogiendo el pensamiento conceptual de Pierre Lavedan,⁶⁸ se debe reconocer la importancia de las actuaciones de los ejércitos regulares en la formación de los *estados nacionales modernos* y la de los *ingenieros militares*, los cuales también fueron considerados por Diego González de Medina Barba en su tratado, al cual se ha hecho referencia en el Capítulo VII de esta tesis, en las páginas: 673-674. De ahí que, en torno de la “*Plaza de Armas*” se distribuyeran estancias como la capilla, las instalaciones para los acuartelamientos de la tropa, los polvorines y la armería. Igualmente, los accesos a las diversas dependencias como las mazmorras, los pasadizos secretos de huida.

La iglesia o la capilla

La presencia de la iglesia o capilla en las fortificaciones defensivas hispanoamericanas, es el ejemplo palpable de la fe religiosa de los españoles, muy arraigada. Generalmente en su interior se conservaba una réplica de la *Virgen de los Navegantes*, la cual era objeto de culto y frente a ella, la guarnición se reunía dos veces al día para rendirle homenaje y hacer oración.

⁶⁷ GRANERO MARTÍN, Francisco. (2002). *Agua y ciudad: análisis de estrategias y procesos de planificación: quince a diecinueve*, Textos de Doctorado. Serie: Arquitectura. Núm. 22. Editorial: Instituto de Ciencias de la Construcción, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla, pág. 71.

⁶⁸ LAVEDAN, Pierre. (1941). *Histoire de l'urbanisme*, Tomo II. Editorial: H. Laurens París. Francia, págs. 76-84.



Fotografía: 27

F-1: Plaza de Armas y la entrada a la Iglesia: en el Castillo San Felipe “El Morro”

F-2: Plaza de Armas del Castillo San Juan Ulúa: en Veracruz – México

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Fotografía: 28

IGLESIAS Y CAPILLAS

El sentido religioso formando parte de la fortificación defensiva del Itinerario, siempre estuvo presente, como fortalecimiento al ideal bélico. La sencillez tanto del mobiliario como del recinto fue una característica muy destacada.

F-1 y F-2: Capilla en el Castillo San Juan Ulúa: en Veracruz – México

F-3: Interior de la Capilla del Castillo San Carlos: en Perote – México.

F-4: Interior de la Capilla del Castillo San Marcos: en San Agustín – Estado de la Florida.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



Los tratados de Diego González de Medina Barba⁶⁹ y Bernard Forest de Belidor⁷⁰ hacen referencia a este tipo de edificio interior y se puede observar las diferencias que hacen de una iglesia y de una capilla.

Los cuarteles y cuerpos de guardia

En Hispanoamérica, la vida del soldado en cuartel era sinónimo de vida militar y con las reformas del rey Felipe V, la tropa, incluidos los sargentos debían dormir en el interior de los cuarteles, con un oficial al mando. Los citados de acuartelamientos, casi siempre estuvo sometido a la improvisación y de ahí que hubo la necesidad de convertir a los almacenes en cuarteles; o rentar casas particulares; o utilizar los conventos e iglesias; y/o las bóvedas de las murallas o del mismo castillo en cuestión como es el caso del Castillo San Marcos en San Agustín e igualmente en las fortificaciones del Viejo San Juan, La Habana, etc.

Ante todas estas circunstancias, más el alto costo de la construcción de cuarteles, los cuales debían ser con cantería, labrados y de grandes extensiones; impidió la edificación de los mismos, durante los siglos XVI y XVII. Es, a partir de mediados del siglo XVIII y por el incremento de presencia de tropas en los ejércitos en América, cuando dio comienzo la construcción de cuarteles por los Ingenieros militares, un buen ejemplo se encuentra en Cartagena de Indias, siguiendo las premisas constructivas europeas, también en Valdivia y en Santiago de Chile.

*Los cuarteles y cuerpos de guardia*⁷¹ siempre fueron muy pequeños y generalmente se localizaban en frente al centro de la plaza de armas y con el acceso principal de cara a la misma. Según el planteamiento de Pedro de Lucuze, los cuarteles se clasificaban en:

⁶⁹ GONZALEZ DE MEDINA BARBA, Diego. (1599). *Examen de Fortificación*. Editado en la Imprenta del Licenciado Varez de Castro. Madrid, págs. 47-48.

⁷⁰ BÉLIDOR, Bernard Forest de. (1729). *Les Science des Ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification d'architecture civile*. Livre V. Editado por: chez Claude Jombert, au coin de la rue des Mathurins, à l'Image Notre-Dame. París.

⁷¹ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona, págs. 74-75 y 87-88.



- a) Cuarteles o alojamiento de los soldados.⁷²
- b) Pabellones para alojamiento de Oficiales⁷³
- c) Cuarteles de Caballería

Para el ingeniero militar Medina Barba, en su Tratado sugiere dos tipos uno para la tropa y otro para piqueros, siendo éste último el de mayor longitud. Sus dimensiones (Tabla D-14) son 16,5 por 16,5 pies y para el segundo 24 por 16,5 pies.

Otras edificaciones que debemos citar son los *cuarteles de caballería*,⁷⁴ también conocido como *cuerpo de dragones*; un buen ejemplo lo tenemos en el Cuartel de Dragones de Maldonado, en Uruguay, construida en el año 1771 por el ingeniero militar Bartolomé Howel. El objetivo principal fue la defensa de la estratégica *rada de Maldonado* ante la posibilidad de cualquier invasión por tierra por parte de los portugueses y/o por mar, por parte de sus aliados ingleses por mar.

La defensa la hacían interactuando con las baterías que existían en la costa y la isla Gorriti. Es el arquitecto Juan Giuria, quien da una descripción del citado cuartel, en su obra “*La arquitectura en el Uruguay*”⁷⁵ y se transcribe a continuación:

“... las jambas de las puertas y ventanas eran de piedra bien labrada, y para los muros, de respetables espesores por otra parte, se recurrió a la mampostería de ladrillo y piedra rústica. Los techos eran a dos vertientes, a base de cerchas; en cuanto a la cubierta, el Sr. Seijo asegura que era de paja; no conocemos ningún argumento que destruya este aserto, pero se nos hace un tanto difícil creer que una construcción tan cuidada, casi podríamos decir lujosa, llevara una cubierta tan humilde y por añadidura eminentemente combustible.”

⁷² Ibídem, págs. 87-88.

⁷³ Ibídem, pág. 88.

⁷⁴ Ibídem, pág. 88.

GONZALEZ DE MEDINA BARBA, Diego. (1599). *Examen de Fortificación*. Editado en la Imprenta del Licenciado Varez de Castro. Madrid, págs. 47.

⁷⁵ GIURIA, Juan G. *La arquitectura en el Uruguay*. (1952). Editado en: Instituto de historia de la arquitectura, Imprenta Universal. Montevideo.



Fotografía: 29

CUARTEL DE DRAGONES EN MALDONADO - URUGUAY

F-1 y F-2: El Cuartel de Dragones en Maldonado o Cuartel de Blandengues.

Fuente fotográfica: Cortesía de Katherine Fettingner



El citado Cuartel de Dragones formó parte de un plan de fortificación, con una capacidad para 600 dragones a caballo. Sirvió de pivote para la defensa de la frontera y el sur de la Banda Oriental española, en la costa y en la Isla Gorriti, apoyando la defensa de las fortificaciones de Santa Teresa y de San Miguel. En el interior se puede observar la plaza de armas y el proyecto contemplaba alojamiento separadas para la tropa, la oficialidad, cuarto de guardia, comandancia, cuarto de armas y víveres, también tenía una capilla, una cocina y el aljibe.

Los polvorines o almacenes de pólvora

También llamadas: Arsenal, atarazana u obrador de artillería. La construcción de estas edificaciones para municiones y piezas de artillería,⁷⁶ en el interior de la fortificación tenían prioridad, causado por la necesidad de proteger a estos insumos del rápido deterioro que la intemperie producía en ellos. La fábrica debía ser de buena cantería y las mejores cubiertas eran las bóvedas, por ser un sistema de alta resistencia a las posibles explosiones. Fue una parte inseparable de la plaza fortificada.

Entre la variedad de polvorines destaca el *polvorín de Santa Bárbara* en la *Torre Ozama*, en Santo Domingo – República Dominicana. La construcción de la edificación data del año 1787, durante el reinado de Carlos III, de planta rectangular con muros de hasta 3 metros de grosor a excepción del muro trasero que bordea el río que tiene 1 metro de espesor, semejando una iglesia para engañar a los piratas. Sobre la puerta de entrada al arsenal se encuentra la imagen de Santa Bárbara, patrona de los artilleros. Ver las fotografías 30, en la página: 765 de esta investigación.

Otro polvorín es el del *Castillo San Felipe “El Morro”*, en el Viejo San Juan – Puerto Rico, el cual se encuentra en el recinto del castillo. Además de este, existen otros polvorines, en las inmediaciones del Castillo y son: el polvorín de Santa Elena y el polvorín de San Sebastián.

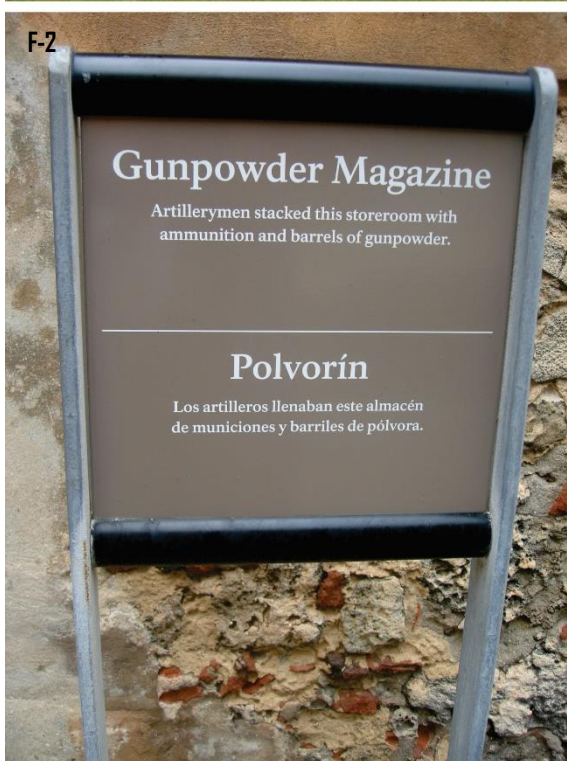
⁷⁶ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial: THOMAS PIFERRERI. Barcelona, pág. 90-91.



F-1



F-2



F-3



Fotografía: 30

PÓLVORINES Y ARSENALES

F-1: El polvorín de Santa Bárbara en la Torre Ozama, en Santo Domingo.

F-2: Identificación del polvorín del Castillo San Felipe “El Morro”.

F-3: Interior del polvorín del Castillo San Felipe “El Morro”: en el Viejo San Juan

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



En los principios de la fortificación de Pedro de Lucuze, observamos la importancia de los edificios para el servicio, los cuales clasificaba en *sencillos* y a *prueba de bomba*. Los sencillos debían observar, según su texto:

“las tres reglas de buena Arquitectura, firmeza, comodidad y simetría... Para que resista el edificio a los esfuerzos de las bombas, se dá a las paredes techo mucho más grueso que el sencillo...”⁷⁷

Pedro de Lucuze, páginas: 85-86.

El hospital

El hospital: otro edificio de importancia fue el hospital⁷⁸ dedicado al servicio y la asistencia de los enfermos, heridos y convalecientes; su construcción debía hacerse cerca de arroyos para la fácil accesibilidad al agua y debía estar dotado de camas y medicamentos.

La cocina y la panadería

La cocina y la panadería:⁷⁹ debían ser construidos lejos de los almacenes de pólvora.

Los Aljibes o cisternas

Los aljibes o cisternas: este depósito para almacenar el agua,⁸⁰ generalmente estaba construido bajo tierra, cuya construcción era realizada con ladrillos unidos con argamasa y las paredes interiores solían estar recubiertas de una mezcla compuesta por cal, arena, óxido de hierro, arcilla roja y resina de lentisco para evitar las filtraciones y la degradación del agua contenida. Esta agua era casi siempre obtenida con aportaciones de acarreo; a veces el sistema permitía almacenar también el agua de lluvia, ver las fotografías 31, en la página: 767 de esta investigación.

⁷⁷ Ibídem, págs. 85-86.

⁷⁸ Ibídem, pág. 91.

⁷⁹ Ibídem, pág. 91.

⁸⁰ Ibídem, pág. 92.



Fotografía: 31

LOS ALJIBES O CISTERNAS

F1: Aljibe en el Fuerte de Sangallo: en la ciudad de Nettuno, Italia

F2: Aljibe en una casa de origen árabe: en la ciudad de Cáceres – España.

F3: Aljibe en el Castillo San Cristóbal: en el Viejo San Juan, Puerto Rico

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



5.6. Elementos interiores y las decoraciones

La presencia de elementos decorativos en las fortificaciones, pese a ser escasa sin embargo tuvo su importancia y fue utilizada en lugares muy destacados como: la puerta principal,⁸¹ en la entrada a la iglesia, las garitas y garitones, etc. En este aparte citaremos la opinión de Bernard Forest de Belidor,⁸² quien consideró a los elementos decorativos, como los escudos de armas, los frontones, las molduras y las cornisas, de gran importancia a ser considerados por los Ingenieros militares, quienes debían desarrollarlos siguiendo la destreza en trazado de los diferentes órdenes de la arquitectura clásica, para ello debía tener el conocimiento de los autores como *Vitruvio*, *Palladio*, *Vignola* y *Scamozzy*.

Su opinión se basó en el entendimiento de que la decoración podía ser utilizada para adornar las citadas puertas de la fortificación, las garitas de ladrillo y los edificios militares en general; igualmente consideró clasificar estos los elementos decorativos en dos grupos:

- a) *Los elementos significativos*: estos fueron utilizados para identificar el edificio, como por ejemplo un monumento que conmemora un triunfo.
- b) *Los elementos indiferentes*: fueron los aplicados en las molduras, tales como: flores, hojas, frutas u otros elementos de diversa especie, los cuales carecen de un significado importante.

La Puerta Principal

Es uno de los elementos arquitectónicos, decorativos de gran interés, destacado y de gran monumentalidad. Su ubicación en el centro de la cortina estaba asegurada por la artillería de los baluartes, con una defensa de tiros cruzados, tal como se describen en el Capítulo VI, página 612 de esta investigación.

⁸¹ DE LUCUZE, Pedro. (1772). *Principios de Fortificación que contienen las definiciones de los términos principales de las obras de plaza, y de Campaña...: dispuestos para la instrucción de la juventud militar*. Editorial : THOMAS PIFERRERI. Barcelona, pág. 75-76.

⁸² BÉLIDOR, Bernard Forest de. (1729). *Les Science des Ingenieurs dans la conduite des travaux de fortification d'architecture civile*. Livre V. Editado por: chez Claude Jombert, au coin de la rue des Mathurins, à l'Image Nôtre-Dame. París, págs. 1-2.



Su carácter es la de un arco de triunfo, con su frontón en piedra labrada como la mejor muestra de la escuela de estereotomía y cantería, en un intento de mostrar en forma magnificente la imbatibilidad de la plaza fuerte, en un canto heroico que anticipa la victoria de la fortaleza, porque tiene la seguridad de su resistencia, más el valor de los hombres que la defienden frente al enemigo.

Tanto sus pilastras, levantados a plomo, en forma espectacular sobre la pendiente de la escarpa y que sostienen la cornisa y muchas ocasiones un complejo entablamento con frontón ya triangular o curvo, son la escenografía de los ordenes arquitectónicos que demandan la fortificación.

Los Escudos de Armas

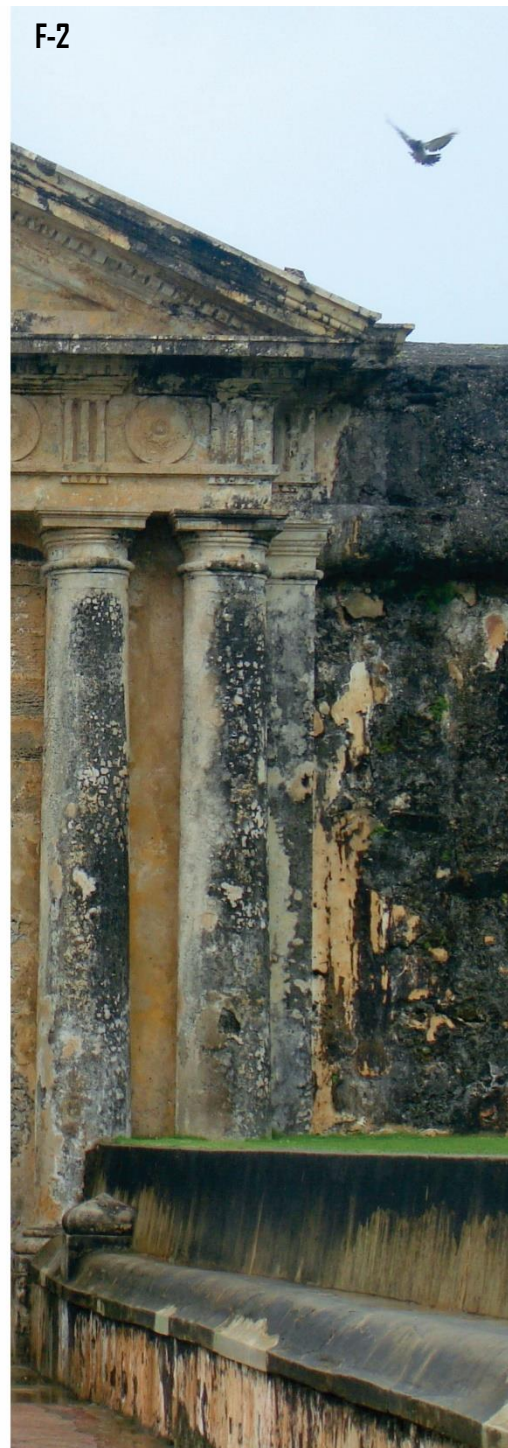
Escudo de Armas del imperio español que representa su historia, religión y su cultura. En el caso del Castillo San Felipe “El Morro”, el Escudo esta coronado por la cabeza de un cordero que recuerda el origen religioso del nombre de San Juan, ver las fotografías 32, en la página: 770 de esta investigación.

Los frontones

En el tímpano pueden encontrarse esculpidos escudos de armas, acompañados de trofeos de guerras, tales como cañones, banderas, etc. u otras decoraciones barrocas. Un ejemplo es el Castillo San Felipe “El Morro” cuyas columnas toscanas a cada lado enmarcan la entrada y soportan el frontón dórico con sus triglifos alternando con las metopas, en una clara expresión del friso neoclásico, ver las fotografías 32, en la página: 770 de esta investigación.

Las molduras y las cornisas

Las *cornisas* son la decoración en la parte superior más saliente de estas fortificaciones y sus funciones son las de rematar el edificio y evitar que el agua incida directamente sobre el muro, formando parte del *entablamento*, su conformación está definida por varias *molduras*.



Fotografía: 32

DECORACIONES Y ESCUDO DE ARMAS DEL CASTILLO SAN FELIPE

F1: Escudo de Armas del imperio español.

F2: Detalle del Frontón.

F3: Puerta principal del Castillo San Felipe “El Morro”

Fuente fotográfica: Trabajo propio.



6. Los distintos emplazamientos de las fortificaciones

El arte de disponer un terreno de tal forma, que un grupo de tropas pudieran defender y resistir el asedio enemigo, conservando la posesión de la plaza, formuló una serie de diseños y adaptaciones de obstáculos en el terreno, dispuestos de tal manera que cubrieran al ejército defensor y le permitiera hacer fuego sobre el ejército atacante.

El plano de la fortificación como la proyección horizontal de la misma es la más importante, ya que en ella se plantean las propiedades más visibles de la fortificación desarrolladas sobre el suelo. Otra de las propiedades visibles de la fortificación era la resultante de su proyección horizontal y su desarrollo sobre el suelo o el “*plano de la fortificación*”.

Estos principios técnicos fueron transportados al territorio indiano, donde los ingenieros, arquitectos y constructores españoles se encontraron con la exuberancia de los paisajes, la variedad del clima, la biodiversidad, las materias primas y la calidad de los suelos que no eran uniformes en toda América,⁸³ ya que, en variados casos, las diferencias eran sustancialmente muy marcadas con lo hasta entonces conocido por ellos, en Europa y más específicamente, en España.

La posesión del conocimiento técnico no fue suficiente y fue necesario acudir a la recreación meticulosa, especialmente en el “*replanteo*” de las fortificaciones con la ayuda del conocimiento matemático y la geometría adaptada a las nuevas realidades, para poder reproducir sobre el suelo las longitudes de los muros y los ángulos de las caras de los baluartes, con ayuda de instrumentos de medición y el uso de las herramientas.

Las consideraciones de Antoine De Ville,⁸⁴ en el año 1628, sobre las tipologías de los terrenos, fueron muy convenientes, siempre y cuando se ajustará a la clasificación dada por él, quien las clasificó según es estrato del terreno

⁸³ HUMBOLDT, Alexander von y BOMPLAND, Aimé. (1991). *Viaje a las regiones equinociales del Nuevo Continente*. escrita entre 1799-1804. Editorial: Monte Ávila Editores. Caracas.

⁸⁴ DE VILLE, Antoine. (2009). *Les fortifications du chevalier*. Lyon 1628, Copia digital. Madrid: Ministerio de Cultura. Subdirección General de Coordinación Bibliotecaria, 2009. Madrid, págs. 19-20.

Consultada la página web oficial: <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=406819> en fecha: 28 de agosto del 2013.



- a) *Los terrenos montañosos y los rocosos:* estas tipologías, podían ser buenos para cimentar, pero incapaces de suministrar la tierra necesaria para las obras.
- b) *Los terrenos gravillosos y los arenosos:* no eran muy ventajosos. por la baja cohesión entre las piedras y por los efectos del impacto de cañón sobre obras construidas con este tipo de tierras.
- c) *El terreno pantanoso:* Por ser un tipo de tierra, gruesa y manejable lo consideraba de mayor utilidad, aunque debía ser excavado en tiempo de verano y cimentarse con pilotes, igualmente era bueno para construir las murallas.
- d) *El terreno arcilloso:* por su resistencia y maleabilidad, concluyo que era el mejor terreno, y recomendaba aumentar su cohesión mediante el uso de fajinas y maderas. Esto era una práctica común en las regiones del Mediterráneo y los Países Bajos.

Del análisis constructivo de las bases y fundaciones de los sistemas de fortificación en América se deduce que, estos principios se aplicaron como regla general, pero cada caso fue tratado con particularidad y, en la consolidación de los terrenos se realizó por medio de pilotes de madera hincados.

En parte, siguiendo los Tratados del Arte de Fortificar, las cabezas de los pilotes se preparaban y sobre ellas se colocaba una mezcla de piedras y mortero de cal hasta formar una base horizontal firme. Esta solución fue muy efectiva para los suelos de gravilla. Pero, para el caso de suelo arenoso, los pilotes se disponían de forma horizontal a la manera de un doble emparrillado.

En España y el resto de Europa la madera de roble, la encina y el castaño eran los materiales imprescindibles en las tareas de cimentación por pilotes y en la elaboración de estructuras provisionales y encofrados, pero en las posesiones de ultramar no existían. Ante esta inexistencia, la sabiduría de los constructores los llevo a descubrir y apreciar estas mismas virtudes de resistencia en el guayacán, la cañafístula, el mangle o la guadua. De esta forma, esta segmentación para las bases pudo realizarse a pesar de que la madera, como materia prima, fue diferente.



Las técnicas de cimentación bajo el mar

El observador en general ante una catedral gótica, un puente romano o un baluarte defensivo, raramente se pregunta sobre cuanta o cual habilidad e ingenio fue requerido para cerrar una bóveda, para construir un arco de medio punto o cimentar, sin cales hidráulicas, bajo el agua. En la mayoría de las veces solo se ve y aprecia la obra acabada.

Esta investigación, ha posibilitado el estudio de la aplicación de las técnicas constructivas, en el caso de la *cimentación bajo el mar*, ya que la mayoría de ellas están en áreas comprometidas con la playa y el mar mismo. Se pudo determinar que los ingenieros y constructores tomaron un factor de riesgo específico y ese riesgo fue la incidencia de aquellas olas sobre la cimentación, porque el prever y valorar esta acción de las olas sobre la estructura, incluso hoy día, es una técnica muy compleja y con un alto riesgo en su realización.

También, se ha podido deducir que los ingenieros militares en el Nuevo Mundo se basaron en el empleo del conocimiento técnico, en sus diferentes formas y expresiones de los tratadistas y tratados renacentistas, y esto les permitió llegar a respuestas y soluciones concretas, a pesar de la distancia geográfica y cronológica.

Las murallas, los redutos y otras obras complementarias

El manejo de los materiales en la construcción de murallas, baluartes y fortificaciones, también tuvo sus adaptaciones, por ejemplo, en los cortes y labrados de la piedra coralina, en la conformación de los sillares, en talud para evitar la penetración del fuego enemigo.⁸⁵ Sin embargo, siempre hubo la observancia de las fundamentaciones del *arte de fortificar* y, la toma de decisiones siempre apegada a los criterios técnicos del momento, tales como:

- a) Se debía hacer una conformación de una base firme que respondiera a los distintos grados de compactación de los suelos.

⁸⁵ Cita de Antonio Arévalo, 1772. Tomado de *Cartografía y relaciones históricas de ultramar* y citado por Rodolfo Segovia Salas: "...Piedra para hacer la cal por ser de buena calidad para ello, y para hacer obras de Mampostería y Cantería labrada, para Cimientos, Retretas y Ángulos: y para moldurar en obra Toscana, Garitas y Cosas semejantes, por ser franca y de color caña blanqueza de buen grano...".



- b) Se debía lograr una perfecta estabilidad del muro frente al vuelco por efecto del empuje de los terraplenes.
- c) Era imprescindible lograr una excelente solidez que resistiera las agresiones de las balas de los atacantes.
- d) Era necesario una buena compactación de los mampuestos como los ladrillos y las piedras.
- e) La construcción de arcos y bóvedas debía hacerse lo más correctamente posibles, cuidando las medidas para que soportara la acción de las bombas.
- f) La pega utilizada, exceptuando los aljibes y demás obras sumergidas, debían ser un mortero, cuya argamasa era preparada con tres partes de arena lavada, preferiblemente de arroyo, -ya que la de mar no era muy apreciada-, y dos partes de cal viva mezcladas con agua, y todo reposado y cernido.

En cuanto a los aljibes se reducía la carga de arena a una parte y se añadía el polvo de teja molida o escoria de hierro. Prefiriéndose para la argamasa, las partículas de cal que quedaban en los hornos de calcinar, mezcladas con cenizas.

La materia prima y el uso en la fortificación

Los dilemas constructivos que enfrentaron los arquitectos, ingenieros y los alarifes, para acometer la tarea de fundamentar los nuevos asentamientos, en los nuevos territorios de ultramar y asegurar que la estabilidad y perennidad en el tiempo, fueron múltiples y muy variados. Por ejemplo:

- a) El gran territorio que exigió un compromiso de actuaciones transcendentales y desconocidas para el Viejo Mundo, en este caso España que fue la descubridora.
- b) La adecuación de la red de rutas y caminos para la transportación de materiales conocidos y utilizados en el Reino de España para tales construcciones.
- c) La construcción de las fortificaciones defensivas y urbanísticas, utilizando materiales desconocidos.



Todo esto conllevó a la búsqueda de materiales análogos para suplir las carencias y el primer paso fue buscar la "*materia prima*"⁸⁶ para los procesos de fabricación de aplicación directa a la producción y que formarán parte del producto final. Entre las materias primas al natural y análogas que adoptaron fue la *madera* y la *piedra natural*.⁸⁷

En esta agreste tarea de clasificación y toma de decisiones, en cuanto al uso de materia prima para la construcción, tomaron parte los ingenieros militares con sólidos conocimientos académicos y los destacados alarifes que habían aprendido su oficio en el gremio, e incluso los clérigos regulares con vocación de constructores y en general toda una parte de la población que por una u otra circunstancia levantaban obras públicas para la comunidad.

Otro de los dilemas a resolver fue, el cómo adaptar las nuevas tecnologías importado al territorio indiano, así como el uso de materiales constructivos. Para ello, estos ingenieros precisaron la observación en los métodos constructivos locales, tales como las soluciones dadas a los levantamientos y construcciones por parte de los habitantes prehispánicos, un ejemplo de ello fueron las viviendas sobre el agua o palafitos en México, Venezuela y las islas del Caribe que les dio la idea de cuáles eran los árboles, cuyas maderas ofrecían la mayor resistencia bajo el nivel de agua y cuáles eran las de fácil deterioro, elaborando así una nueva clasificación de maderas con su estudio de usos y resistencias estructurales.

La piedra, también tuvo inconvenientes, ya que no en todo territorio se encontraban canteras, por ejemplo, las ciudades de Lima y la de Trujillo, que fueron construidas en regiones secas y casi desérticas, pero que gozaban de gran importancia por sus riquezas

⁸⁶ DE ROJAS, Cristóbal. (1598). *Teoría y Práctica de fortificación, conforme las medidas y defensas de estos tiempos, repartida en tres partes. Capítulo I. Del Conocimiento de los materiales*. Editorial: Luis Sánchez. Madrid - España, págs. 89-90.

En España estaban bien estudiadas las resistencias de las maderas y sus usos, desde la época hispanorromana. Esta información lo conseguimos en *Los Veintiún Libros de los Ingenios y de las Aláquinas*, de finales del siglo XVI, atribuidas al ingeniero Juanelo Turriano sin confirmar su autoría aún. Otro de los usos de la madera, fue para los trabajos de carpintería, en la construcción de sólidas puertas, puentes fijos y levadizos con balastradas, estacadas y rastrillos.

⁸⁷ La piedra extraída directamente de la Naturaleza está considerada como uno de los materiales más antiguos utilizados por los constructores, maestros de obra, arquitectos e ingenieros en sus obras de construcción, con el poder de conservación más alto, salvo algunas excepciones. También es una materia prima de magníficas características por su manejo en obra, definidos por su carácter pétreo, su destacada resistencia mecánica a compresión y su resistencia a los agentes atmosféricos. Se suma el hecho de que son la "*materia prima*" de casi todos los materiales de construcción.



en minerales. Se amurallaron, empleando las técnicas planteadas por los tratadistas italianos de fortificación del siglo XVI, es decir, se crearon fajinas de tierra en recintos circulares con baluartes, que dieron paso a los grandes "adobes" de tierra, paja picada y excrementos de animales, cuya ventaja adicional fue el poder de absorción en forma elástica de los impactos de la artillería.

El uso de la piedra natural tuvo mejores condiciones para la construcción de murallas. También, la combinación de piedras, ladrillos y cal,⁸⁸ para hacer morteros y con ello los hormigones tuvo gran demanda, ya que servían para construir los diques de escollera vertida, o para rellenar los cajones flotantes que se fondeaban en el lugar elegido, también, para construir los muelles de sillería o los muros de los baluartes.

La elaboración de la cal se hacía a partir de la cremación de conchas marinas, por la carencia de piedra caliza, que no era una respuesta autóctona, porque ya existía una regla registrada por el español Sánchez Taramas.⁸⁹ El proceso de la calcinación de piedra caliza, para obtener este aglomerante o la cal, fue una tecnología que los romanos ya dominaban,⁹⁰ incluso conocían un tipo de piedra que llamaban "puzolana", que tenía arcilla de forma de natural, y le daba la propiedad de endurecer bajo el agua, por ello se utilizó prioritariamente en obras portuarias. Esta modalidad de cal era capaz de fraguar y endurecer bajo agua, por eso se llamó cal hidráulica, siendo el antecedente de los cementos hidráulicos actuales.

⁸⁸ DE ROJAS, Cristóbal. (1598). *Teoría y Práctica de fortificación, conforme las medidas y defensas de estos tiempos, repartida en tres partes. Capítulo I. Del Conocimiento de los materiales*. Editorial: Luis Sánchez. Madrid - España, págs. 89-90.

Biblioteca de Autores Españoles. *Obras del P. Bernabé Cobo*, Volumen 91 Ediciones Atlas, 1956, pág. 21. Bernabé Cobo. (misionero jesuita, cronista y naturalista) escribió: *Historia del Nuevo Mundo. 1613*. Nos dice: "En la provincia de Nicaragua y en otras tierras marítimas donde se carece de cal, la hacen de conchas de la mar, y esta excede en blancura a todas las otras"

⁸⁹ CAPEL SÁEZ, Horacio, SÁNCHEZ, Joan Eugeni, MONCADA, Omar. (1988). *De Palas a Minerva: la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Primera Edición. Editorial: Ediciones del Serba y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas. España. Miguel Sánchez Taramas. 1769. pág. 170: "... también se hace cal de toda especie de Hostras, y Conchas de Mar, la qual se aprecia mucho por su calidad exquisita; pues se enjuga, y endurece en muy poco tiempo"

MEAVILLA SEGU, Vicente. (2004). *Matemáticas y arquitectura: un procedimiento de Juan de Torija, (1624-1666) para el cálculo aproximado del área de una bóveda de arista. Tratado de todo Género de bóvedas. 1661*. Volumen 25. Editado por: Universidad de Zaragoza. Zaragoza - España, págs. 43-47.

⁹⁰ Para el cemento, los ingenieros se acogían todavía a las fórmulas de origen romano.



Fue necesario emplear las maderas adecuadas del lugar, igualmente la piedra. para poder construir los muelles de atraque, fabricar las cerchas de madera para los tinglados portuarios, poder cimentar los baluartes en los terrenos pantanosos con los pilotes, o la edificación de andamios y de las cimbras para construir los arcos y las bóvedas. Para lograrlo se necesitó conocer sus propiedades resistentes, su durabilidad, la facilidad o dificultad de su labra.

Los otros materiales, aunque secundarios, pero imprescindibles fue el hierro, utilizado para cerrar los vanos de puertas y ventanas, balaustradas y rejas. Igualmente lo fue la teja que se destinaba para las cubiertas de las edificaciones complementarias, es decir, para las edificaciones internas, muchas de ellas situadas en la plaza de armas, también, se utilizaban para los cuarteles, los almacenes de alimentos, los de pertrechos y municiones, las caballerizas, los abrevaderos y otras dependencias.

Uso de la piedra coralina como materia prima y autóctona

La piedra coralina⁹¹ extraída de los arrecifes y de las costas cercanas, y con ella la piedra de cantería fue la "*materia prima*", utilizada como material arquitectónico y estructural, debido a sus propiedades mecánicas, su estabilidad en el medio ambiente y su fácil obtención, para levantar los muros defensivos, muchos se empañetaban para protegerlos de la agresión ambiental, ya que, los principales sistemas defensivos estaban proyectados hacia el mar.

Es una piedra natural y rustica con amplia presencia de fósiles marinos incrustados dentro de ella, de gran durabilidad y de belleza natural. Cuenta con increíbles características térmicas, siendo permisiva en el sometimiento al más riguroso sol tropical y aun así no se elevan las temperaturas. Su historia se remonta al pleistoceno y su composición son corales, fósiles de especies marinas, y minerales depositados como sedimentos en el fondo del mar y emergidos tras el paso de los milenios. La región del Caribe es geológicamente compleja, sin embargo, la piedra coralina fue la "*materia*

⁹¹ Análisis químico de la roca coralina: Es un material poroso (0,3 a 30,0 %), estable en aguas neutras y ligeramente alcalinas, aunque se disuelve rápidamente bajo condiciones ácidas, por lo que puede ser afectado por los contaminantes atmosféricos. Entre sus características se destaca la presencia de una elevada proporción de carbonato de calcio (CaCO₃) en su composición.



prima” utilizada para la construcción y en forma generalizada en todas la Arquitectura Defensiva Hispanoamericana y del Caribe.

Su uso, en esta arquitectura, durante la colonia, fue muy enriquecedora, en el sentido de aprovechamiento de sus características térmicas, de su belleza natural y exquisitez. Ejemplo de ello es la roca caliza coralina, originaria de Cuba y más conocida como piedra de “*Jaimanitas*”⁹² en estos tiempos. En San Agustín se conoce como “*la coquina*”, la cual se encuentra a lo largo de la costa de St. Johns de Palm Beach y en la isla Anastasia, mientras que, en Santo Domingo de Guzmán, destaca la Fortaleza Ozama, levantada totalmente en piedra “*coralina*”. Este mismo uso se realizó en los castillos y fortalezas de Cartagena de Indias, Rio Chagres, La Guaira y el Camino de los españoles, en el Viejo San Juan, en Veracruz y Campeche donde se le conoce como “*piedra múcura*”. Ver fotografía: 33 de la presenta página.



Fotografía: 33

PIEDRA CORALINA EN LAS FORTIFICACIONES INDIANAS

F1: La múcura en la Fortaleza San Juan de Ulúa en Veracruz - México.

F2: La coquina en las murallas del Castillo San Marcos en San Agustín - USA.

F3: La jaimanitas en la Fortaleza Ozama en Santo Domingo – Rep. Dominicana.

Fuente fotográfica: Trabajo propio.

⁹² Es una piedra sedimentaria. Los geólogos la clasifican como caliza organógena. Y componen sus ingredientes: arena, corales, caracoles, conchas y otros restos fósiles. Se clasifican en porosa, semi-porosa y compacta.



7. Tipología y materialidad

Esta línea de investigación conlleva varios criterios propios del análisis, en donde se refuerza la visión de integración y de multidimensionalidad de los bienes patrimoniales edificados e identificados, que conforman la Arquitectura Defensiva del Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias”. Una de premisa a tener en cuenta es el estado de materialidad de las fortificaciones, con ello los posibles riesgos de colapsos tanto en su estructura como en sus materiales.

En este análisis se hace referencia a los sistemas constructivos verticales, y a los elementos horizontales, tales como los abovedados y los forjados en su dimensión espacial y arquitectónica.

7.1. Análisis tipológico-arquitectónico y espacial

Este estudio se ha hecho in situ y se han tomado como ejemplos pilotos tres sistemas de fortificación que al equitativo entender son los que mejor han mantenido su autenticidad y son:

1. Sistema de fortificación de la plaza de Cartagena de Indias, en Colombia.
2. Sistema de fortificación de la plaza del Viejo San Juan, en Puerto Rico.
3. Sistema de fortificación de San Agustín, en el Estado de la Florida Estados Unidos.

En una primera instancia de este análisis, se atiende en forma somera a presentar el análisis morfológico de la fortificación, seguido del análisis espacial, el estudio tipológico arquitectónico. Para optimizar este análisis-estudio se han diseñado dos formas de fichas técnicas. En la primera forma, refiere el estudio tipológico-arquitectónico de los tres sistemas de fortificación estudiados y tomados como ejemplo. El modelo es la Ficha Técnica: 04, con los siguientes parámetros de análisis y respuestas.

- a) Análisis morfológico de las fortificaciones que conforman el sistema
- b) Tipología según la clasificación cronológica: medieval, renacentista, barroca y neoclásica.



- c) Análisis sistemático de las fortificaciones, donde se definen: dominación, propietario original, propietario actual, uso original, uso actual, superficie, longitud, altura, materiales, topografía e hidrografía y la conformación arquitectónica.

La segunda forma de ficha técnica alude al estudio espacial de los tres sistemas de fortificación, en cuestión. Se realizaron mediante el modelo de la Ficha Técnica: 05, con los siguientes criterios evaluación y análisis.

- a) Análisis espacial de cada fortificación, identificado en planos arquitectónicos actuales.
- b) Estudio de los espacios arquitectónicos, en los cuales se incluye: espacios principales de la fortificación, espacios complementarios defensivos, edificios interiores militares.
- c) Estudio de los elementos arquitectónicos decorativos, conformados por los espacios periféricos defensivos, los elementos interiores, los cerramientos y las decoraciones.
- d) La cronología de intervenciones y reformas.

En todos estos análisis, se ha tenido en cuenta la intervención de otros elementos constructivos, tales como los conglomerantes como la cal, el yeso e incluso la sangre de animales y de esclavos, como se ha determinado en el caso colombiano. Todos empleados, tanto como morteros como para mejorar la capacidad resistente de la fábrica al incorporarlos en su masa. Los análisis referidos están contenidos en las citadas Fichas Técnicas: 04 y 05, en el ANEXO “D”, páginas 393-486 de esta investigación.



8. Constructivo-estructural y materiales

Se ha iniciado el análisis de los fundamentos constructivos, estructurales y materiales de las fortificaciones abaluartadas, construidas en el territorio indiano, el cual se ha articulado a través de este Capítulo VI, VII y VIII, de esta tesis. A pesar de que las características mecánicas de los materiales no es uno de los objetivos de esta tesis. No obstante, se hace una exposición resumida del uso de los principales, como las diferentes piedras coralinas, los morteros, los aparejados con ladrillos y encofrados, entre otros.

Es muy interesante, como a través de este análisis se pone en evidencia los fundamentos historiográficos de la construcción de las fábricas mixtas de ladrillo y piedra; de las tapias de cal y canto; las de tierra apisonada y otras metodologías constructivas surgidas in situ, en esa construcción hispanoamericana de la fortificación abaluartada indiana.

8.1. Análisis constructivo-estructural y materiales

El análisis constructivo-estructural y materiales de los tres sistemas de fortificación, asumidos como los modelos viables e identificados en la página 712 de este Capítulo, se realizaron mediante el modelo de la Ficha Técnica: 06; siguiendo los siguientes criterios:

- a) Análisis material estructural.
- b) Análisis de las terminaciones y acabados.
- c) El estado actual de la fortificación.
- d) Tipo de intervención para consolidar, restaurar y mantener.

Los resultados del estudio de la Ficha Técnica: 06, están en el ANEXO “D”, páginas 393-486 de esta investigación. Los cuales dan una clara idea de cada técnica constructiva utilizada, determinando la tipología y carácter constructivo singular de cada uno de los tres casos de estudio. Siendo esto los modelos y formas que se repitieron en todos los enclaves fortificados del *Primer Plan de Defensa del Caribe* de Felipe II y del *Segundo Plan de Defensa Hispanoamericano* de Carlos III.



9. Conservación de estos sistemas defensivos

El trabajo que se ha venido realizando en pro del rescate, la conservación y la consolidación de los diferentes enclaves fortificados y de los conjuntos defensivos son dignos de merecimiento. Gran parte de ellos son polos de atracción desde el punto de vista turístico, y esta misión de integrarlas al desarrollo del turismo cultural se ha logrado, especialmente a partir de la década de los noventa.

También, hay que reconocer que son trabajos muy puntuales, cuyos aciertos en las intervenciones han dependido de la concienciación tecnológica de los responsables de tales trabajos y la equidad de las *Leyes de protección patrimonial* del país que los alberga, aunado a ello, las políticas de conveniencia e intervencionistas de los gobernantes de turno y la bondad y/o mezquindad de los programas económicos asignados a tales proyectos. Para una mejor ilustración de cómo se han realizado, se citan los siguientes ejemplos a continuación.

En *Cartagena de Indias*, en el año 1995, la *Sociedad de Mejoras Públicas* emprendió una acción importante, que partió del estudio para la rehabilitación del Parque Histórico y Cultural de Bocachica, en la isla de Carex. Se tomaron en cuenta y se destacaron los valores fundamentales de las fortificaciones que protegen la entrada del puerto, también se sumaron los caminos militares y el excepcional paisaje natural, con ellos se procedió a elaborar el proyecto y se emprendió la labor de restauración en las baterías de *San Fernando* y en la de *San José* y de reconstrucción en la *batería del Ángel San Rafael*.

Esta intervención fue muy bondadosa, porque extendieron el área de protección y rescate hasta la ciudad, donde se trabajó las baterías de *San Sebastián del Pastelillo*, *Manzanillo*, el *baluarte de Santa Catalina* en la muralla, que es uno de los más antiguos de esta monumental y extensa fortificación. Paralelo y sumado a este gran proyecto realizaron el de educación, de gran transcendencia para la comunidad y el público en general. El proyecto se ha hecho, en colaboración con la *Fundación Parcarex*, que ha orientado su trabajo hacia la revalorización de las fortificaciones, en cuestión.

Otro ejemplo a citar está en Veracruz - México, específicamente, en el Castillo de San Juan de Ulúa. El proyecto se inició en el año 1993, por el *Instituto Nacional de Arqueología e Historia* o INAH. En el proyecto hay un sinnúmero de consideraciones técnicas, como la



colocación de un *tablestacado*⁹³ para aislarlo de la contaminación y la fuerza del mar, y el desarrollo de un programa de ingeniería y de arquitectura de consolidación para salvaguardar el Castillo en cuestión, el cual está considerado un extraordinario monumento, por ser la única fortificación en la región que tuvo la doble función, la de proteger la ciudad y la de funcionar como puerto oficial del Virreinato de Nueva España.

Hoy día, este castillo está considerado como uno de los atractivos turísticos más importantes de México, en el cual, se ha respetado la evolución arquitectónica, y se ha mantenido un programa sociocultural muy destacado, a pesar de la agresión del entorno.

Desde el año 1991, en Cuba han procurado trabajar en la realización de proyectos de restauración y puesta en valor del *Parque Histórico Militar Morro Cabaña* en la ciudad de La Habana, teniendo como premisa fundamental, la importancia histórica-patrimonial del conjunto de fortificaciones más representativo del país, que datan de los siglos XVI hasta el XIX. Sumándose la importancia del polo turístico y cultural como atracción, ya que este conjunto constituye un buen ejemplo de rescate de alto valor monumental y de sus tradiciones históricas, con repercusiones socioculturales muy relevantes.

Lo interesante de este caso, es que ha trascendido el proyecto de restauración y se ha procedido a dinamizar sus fortalezas, en búsqueda de un efecto social y cultural. Entre ellos resalta la adecuación de uso del conjunto fortificado *San Carlos de la Cabaña*, en cuyas instalaciones se celebran eventos, convenciones y ferias, entre ellas, la *Feria Internacional del Libro*.

Otra obra puntual de rescate fue iniciada en el año 2001, es la del *Castillo de San Salvador de la Punta*, cuya construcción se remonta al siglo XVI, también ubicado en La Habana, la cual constituye un ejemplo digno de la saga constructiva del ingeniero militar Bautista Antonelli y del *Primer Plan de Fortificación del Caribe* de Felipe II, el cual está descrito en el Capítulo VII, páginas 653 a 661 de esta investigación. El proyecto de dinamización es muy acertado, en el uso dado a sus bóvedas, ya que en ellas se exhibe una valiosa colección de joyas, monedas, oro, plata y otros objetos arqueológicos recuperados de los pecios en tierra cubana.

⁹³ Ver Glosario: pág. 1092.



9.1. Aciertos y desaciertos en las intervenciones y usos de este patrimonio

La evaluación de las acciones e intervenciones, así como el uso dado a este patrimonio objeto de esta investigación, llevan a la siguiente conclusión: Se ha hecho esfuerzos titánicos, pero a pesar de todos ellos, aún falta mucho por hacer y reflexionar.

Todavía se encuentran problemas que inciden y atentan contra la protección y la integridad de este patrimonio, disperso en tantas geografías de países, donde existen diversos regímenes de mando y diferentes estados de Derecho. Entre los principales problemas hay que citar:

1. Las intervenciones equivocadas, orientadas por los egos profesionales en algunos casos o por las demandas gubernamentales en otros casos, que han inducido a la tergiversación de la Memoria Histórica de la fortificación y conduciendo a las nuevas generaciones a una percepción equivocada de ese tiempo histórico, por causa de una imagen deformada y adulterada.
2. De una parte, las necesidades sociales actuales se han vuelto muy demandantes e invasivas y, por otra parte, las decisiones de darle un uso a estas fortificaciones se han unido y en muchos casos, se ha dado usos inadecuados, los cuales, las han alterado y desvalorizado, tanto en la naturaleza como el carácter de la fortificación.
3. Otro de los grandes problemas lo representa el factor político de los gobiernos imperantes, que en la mayoría de estos países prevalece, ya que este factor en su mayoría es populista, nacionalistas y despóticos a todo lo que representa la etapa colonial en América, Sus intereses giran alrededor de sus egocéntricos poderes y por ello tienen la falta de voluntad política de dar apoyo financiero a los proyectos de rescate, conservación y consolidación de tan valioso patrimonio, generando el abandono y por tanto la destrucción de ésta Arquitectura Defensiva e incluso a los Camino Reales.
4. Los marcos jurídicos, en varios de los países poseedores de estos Enclaves Defensivos, no prevén un fundamento penal sancionador efectivo contra los hechos punibles que se realicen contra la preservación y/o el saqueo y el espurio de este Patrimonio Histórico Cultural. Para una visión ampliada de este análisis se citan a continuación ejemplos de tales situaciones:



Argentina

La práctica demolición de lo que fue la Real Fortaleza de Don Juan Baltazar de Austria,⁹⁴ el objetivo de esta destrucción fue utilizar el terreno para la construcción de la *Aduana Nueva* y *La Casa Rosada*, sede del poder Ejecutivo de la República de Argentina, sin tomar en cuenta la posibilidad de un proyecto de preservación de las ruinas arqueológicas de la citada fortificación. Fue, muchos años después que se hizo conciencia de los pocos restos que quedaron y crearon el Museo de la Casa de Gobierno

Colombia

Se han presentado situaciones inadecuadas, por la toma de decisiones en cuanto a los usos dados a ciertas áreas de la Muralla, la razón es: porque ha prevalecido las ambiciones sin importar los medios para lograrlos y el manejo de influencias en los gobiernos regionales.

Si bien es cierto que, *Cartagena de Indias*, que posee el reconocimiento de *Patrimonio de la Humanidad*, también es cierto que allí, se están dando casos de estos usos inadecuados, uno de ellos se puede apreciar, en el funcionamiento de una discoteca implantada en el antiguo *Castillo de Santa Cruz*, del siglo XVII. A pesar de que una gran parte ha desaparecido, producto de la negligencia de quienes han tenido y tienen la obligación de preservarlo, aún quedan vestigios de sus muros perimetrales, de la rampa, de la garita y de las explanadas, que son suficientes elementos para considerarlo ruina arqueológica de gran interés histórico y monumental.

Para agravar más la situación, se ha permitido que sus interiores se modifiquen. Sumándose la acción de deterioro por contaminación sonora, producida por la discoteca, la cual produce altas vibraciones, que atenta contra la estabilidad y lo que queda de permanencia del monumento.

Por otra parte, la batería de San Sebastián del Pastelillo se ha convertido en un restaurante, que quebranta el valor histórico de la primitiva batería costera, diseñada por el

⁹⁴ También, conocido como Fuerte de San Miguel de Buenos Aires. construido durante el gobierno de Fernando Ortiz de Zarate, en el año 1594 y reconstruida en el año 1713 para finalmente ser demolido en el año 1882.



ingeniero militar Agustín Crame, en la segunda mitad del siglo XVIII. La infraestructura creada para este nuevo servicio de restaurante, requiere de un estacionamiento y para ello han tenido la idea de habilitar el espacio de la plaza de armas, para el estacionamiento de vehículos de los clientes, que por supuesto no tienen el menor cuidado por el espacio y menos cuando salen de sus celebraciones con alta ingesta de bebidas alcohólica. Amén de lo anterior, los faroles en los garitones, se colocan en forma inadecuada, así como también los toldos para la protección del sol y, qué decir de las mesas y las sillas, las cuales se ubican cerca del área de los parapetos.

Cuba

En Cuba hay posiciones opuestas, muy fundamentadas en sus verdades, en cuanto a las políticas de protección del *Patrimonio Histórico Cultural*. No es el objetivo entrar a evaluarlas. Lo cierto es que es un país que goza de un Patrimonio que es un verdadero tesoro a nivel histórico y a nivel cultural. Esta valoración traducida a lo económico, ha despertado en muchos cubanos una conciencia de la lucha por preservarlo, pero en otros, muy bien identificados, solo los ha movido la acción del espurio y el usufructo del mismo, sin importarles cuánto daño se hace a un colectivo, a un país, a una comunidad, a una geografía, etc., cuando se expropia de lo más invaluable, sus raíces y testigos históricos y culturales.

Hay una buena cantidad de testimonios en Cuba sobre estos hechos, por ejemplo: el rompimiento parcial de un parapeto del siglo XVII del *Castillo de San Severino*, en Matanzas, para colocar un rastrillo y dar acceso a la fortaleza, o la inutilización o inactividad del camino serpenteado, que da a la primitiva entrada principal, a esto se suma lo permisivo del régimen para con sus seguidores, al permitirles construir en estos espacios.

La prueba está en la presencia de tres viviendas improvisadas, ocupando el espacio del camino cubierto, cuya parte trasera está limitada por el muro del camino cubierto y, por el otro lado del terraplén, tienen árboles frutales y crían de animales en el área patrimonial. Sin importar, que este Castillo está declarado Patrimonio de la Humanidad por UNESCO y forma parte de la Ruta del Esclavo.

No nos referiremos a la cantidad de valiosas colecciones de objetos de arte, provenientes de sus palacios, catedrales y museos que sean entregado, vendido o regalado



a gobiernos extranjeros, a coleccionistas privados y museos, porque considero que este es el delito común de todos los países.

Chile

En Chile se construyeron más de 220 fortificaciones, entre castillos como: San Sebastián de La Cruz, San Luis de Alba del Rio Cruces, San Carlos entre otros, luego fuertes y baterías, en su mayoría se han tratado de mantener en pie a duras penas, compitiendo con otras atracciones modernas, con balnearios, festivales, paseos en barcos, etc.

Uno de los problemas es la falta de una regulación suficiente respecto a la aplicación y ejercicio de la Ley de Patrimonio, a esto se suma la no existencia de la figura de un gestor cultural, la cual debería ser demandante para la activación de los proyectos culturales regionales; más la poca difusión de la historia de las fortificaciones.

El deterioro de las fortificaciones es muy marcado, quedando en pie, prácticamente cinco de ellas, las cuales no están preparadas para la constante actividad sísmica del país. Esto es consecuencia a que, en la actualidad no se encuentran conservadas, ni gestionadas, solo disponen de una administración básica al servicio del turismo.

Si bien es cierto, que existen proyectos de restauración y conservación a futuro, también es cierto que no está previsto, un modelo de gestión y su aplicación, además de la poca confianza por parte de la ciudadanía respecto al liderazgo de los organismos oficiales comprometidos en el citado propósito.

Estados Unidos y Puerto Rico

San Agustín con su Castillo San Marcos y su Fuerte Matanzas, son una atracción turística bajo el programa de *Parque Temático Histórico*.⁹⁵ Ha sido escenario de la serie para *TeleWeek*, "*Buscando Mi Pasado*", la cual fue estrenada en 2010. Sus habitantes no esconden su orgullo, por un pasado español, por ello son los primeros protectores de ese Patrimonio.

⁹⁵ Ver Glosario: pág.1090.



En Puerto Rico pasa situaciones parecidas a las de San Agustín, porque el Patrimonio Histórico y Cultural, de este Estado libre asociado, está bajo la protección del *Servicio de Parques Nacionales*. Sin embargo, el Castillo de San Cristóbal, durante la ocupación de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de Norteamérica, sufrió varias alteraciones, por ejemplo: en 1899 se le instaló un nuevo sistema de plomería y alcantarillado; en 1901 la instalación del sistema eléctrico.

Durante los años treinta, fueron objeto de reparaciones y restauraciones, y a causa de la segunda guerra mundial, se les instaló sistemas defensivos para el puerto, y dos estaciones para el control de incendios, puestos de observación para la artillería y un Centro de Operaciones Unificadas. Todas estas obras fueron realizadas por el ejército estadounidense. Una vez concluida la guerra, el ejército se retiró, en el año 1961 y estos pasaron a la administración del sistema nacional de parques, con el propósito exclusivo de ser museos.⁹⁶

Filipinas

La modernidad combinada con lo tradicional y lo exótico, pero también caótico, con riquezas y pobreza extremas hacen de Manila y su Intramuros un objetivo muy vulnerable. Sin embargo, Intramuros mantiene el ritmo y el paisaje con la huella colonial a pesar de haber sido reconstruida siete veces a causa de los terremotos, los incendios y el gran bombardeo de Manila, durante la Segunda Guerra Mundial. Esta última amenaza aún persiste, ya que se calcula que no menos de un millar de bombas están enterradas sin explotar, especialmente en el Fuerte Santiago.

En el año 2015, se presentó una propuesta de recuperación de la *Ciudad Intramuros, en Manila*, para ello la *Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo* (AECID) eligió a la *Diputación de Ourense* para tal fin. Sus objetivos son valorar el grado de deterioro de la vieja ciudad, realizar la planificación de las actuaciones de rehabilitación y de mejora de la movilidad, propiciar un espacio urbano de calidad.

⁹⁶ Consultada la página web oficial: <http://www.nps.gov/saju/index.htm> en fecha: 13 de septiembre de 2012.



Guatemala

A pesar de que el conjunto del patrimonio natural y cultural del Castillo San Felipe de Lara y el Rio Dulce brinda una alternativa muy atractiva y diferente en el corredor turístico de Izabal, se requiere de la participación comunitaria, tanto en la conservación como en la administración.

También, hay que proyectar y poner en acción áreas de capacitación y educación patrimonial y ambiental que contribuyan a concienciar sobre la importancia de la conservación del Patrimonio Histórico edificado, la conservación del ecosistema que rodea tal fortificación y con ello la biodiversidad del lugar.

Honduras

Los recursos humanos poseen un nivel mínimo de formación y la administración y sus servicios son bastante precarios, además existe una gran competencia entre el Patrimonio Prehispánico y el Patrimonio Colonial fortificado, donde el primero tiene gran auge y oferta turística en comparación al segundo. De igual manera, su preservación se atiende de acuerdo a la importancia y de cuál de los dos patrimonios es el primer objeto de recuperación, en este caso el patrimonio prehispánico tiene mayor oportunidad que el colonial español. En este caso, el Castillo de San Fernando de Omoa, es víctima de la humedad de la zona y en sus cortinas hay proliferación de grietas y hace que esta vaya cediendo paulatinamente.

México

Aquí, la poca importancia de este patrimonio está determinado por la tenencia de tanto Patrimonio Cultural, que no importa que se pierda algo; aunada a ello, la competencia entre el patrimonio prehispánico y el patrimonio virreinal. A todo esto, se une la escasez de recursos económicos para poder cubrir tantos proyectos patrimoniales.

Por poner un ejemplo: En Veracruz y sus costas había una muestra de fortificaciones, en especial la zona veracruzana de Vergara, Sacrificios, Mocambo y Alvarado, estos



monumentos están sencillamente desaparecidas, y la de Antón Lizardo, en ruinas. Sólo queda en pie el Castillo de San Juan de Ulúa.

Sin embargo, San Francisco de Campeche,⁹⁷ goza de fuertes y bien definidas políticas de protección patrimonial, no olvidemos que esta ciudad-fortificada es Patrimonio de la Humanidad. Pero, sin restarle méritos, el gobierno nacional y regional trabajan en conjunto para proteger la ciudad, la han dividido en cinco zonas de protección: *La protección “A”*, es la más alta y tiene un área de 45 hectáreas de protección, donde es donde están los edificios de mayor valor histórico y su declaración es Federal como zona de monumentos históricos. *Las zonas de protección “B-1” a “B-2”*, esta corresponde al perímetro de construcciones inmediatas al recinto de protección “A”, se considera una zona de transición y tiene un área de 1,81 hectáreas y aquí están los edificios patrimoniales de menor densidad y valor arquitectónico. *La protección “C”*, es el ámbito de protección que cuida la escala constructiva vertical y así evitar que se pierda el perfil histórico de la ciudad amurallada. *La protección “D”*, es el último círculo urbano hacia el exterior, allí están lo que fue los esteros y que ahora son parte de las reservas territoriales del Estado.

Nicaragua

La frondosa vegetación tropical, los Remansos, los rápidos, las ensenadas y los remolinos del Rio San Juan son parte de la belleza ecológica que envuelve el Castillo de la Inmaculada Concepción, haciendo revivir experiencias únicas de un mundo sin carreteras, apenas senderos y caminos, porque este río al igual que los otros que forman los *Caminos del Agua*, en el Nuevo Mundo, fueron las autopistas fluviales de la Colonia. Los quinientos años de historia transcurridos no han cambiado excesivamente el territorio, ya que, solo una veintena de años atrás se abrió una carretera de tierra.

En este marco referencial se desenvuelve la fortaleza española, apenas reconstruida con ayuda de la Cooperación Española y su poblado; donde se da cita un turismo europeo. Sin embargo, el aislamiento ha sido un factor de marginalidad del desarrollo productivo de

⁹⁷ Plan Estatal de desarrollo 2009 al 2015, de Campeche – México. Gobierno Constitucional del Estado de Campeche. Visitada la página web: <http://camp.gob.mx/C9/C18/ped/Document%20Library/PED.pdf> en fecha: 24 de julio del 2011.



la región y su fortaleza. El gobierno nicaragüense aún está buscando estrategias que solucionen el problema, pero como existen tantos intereses políticos-personales no se terminan de fundamentar.

Panamá

En este país, el Estado sencillamente no da apoyo, ni recursos económicos para la recuperación y puesta en valor de los conjuntos monumentales de Rio Chagres y Portobello; pese a que existe el proyecto piloto Chagre/Portobello, que lo ha estado ejecutando World Monuments Fund, en el Castillo San Lorenzo y en la batería de San Jerónimo, de los siglos XVII y XVIII y por supuesto son monumentos declarados Patrimonio de la Humanidad. El abandono, la desidia y otros calificativos, tienen a la Fortaleza de San Lorenzo de Chagre presentando graves problemas de derrumbes de los muros que cierran dos bóvedas hacia el río, debido a que la erosión del terreno donde está sustentado ha provocado deslizamientos como producto de la salinidad ambiental y de los movimientos naturales de la desembocadura del río Chagre en su contacto con el mar Caribe, desde hace cientos de años.

A todo lo anterior, hay que sumarle las malas intervenciones en las explanadas altas, lo cual ha ocasionado que la humedad en las bóvedas bajas, sean un inminente peligro para estas; No se queda atrás, la entrada principal, esta se hace por el foso y por medio de una escalera adosada en la contraescarpa, todo esto es un impedimento para un acceso cómodo a la fortificación y una limitante para los visitantes de la tercera edad, que son los que más frecuentan ese destino turístico.

El abandono es la filosofía dominante entre los gobernantes nacionales, y por supuesto los regionales. Muestra de ello es el total abandono de la batería exterior del Castillo anterior, construida en el siglo XVIII y que servía de avanzada. En este momento está oculta por la vegetación, y no hay proyectos de un mantenimiento sistemático por parte de las autoridades de gobierno.

En Portobello, sus fortificaciones, que también tienen reconocimiento mundial, están bastante desprovistas de la adecuada protección, gestión y difusión turística. Es muy claro que no hay conciencia de los valores patrimoniales de estas Fortificaciones, y que, salvo de



la batería San Jerónimo, que está dentro del proyecto de World Monuments Fund (WMF), el resto de las fortificaciones carecen de mantenimiento y algunas están totalmente abandonadas. Amén de las pugnas intestinas entre el gobierno regional y el *Patronato de Portobello*.

Perú

El centro histórico del Callao está bajo la amenaza del fenómeno de “*tugurización*”, provocada por los sub-arriendos, que hace que los propietarios pierdan el control de sus propiedades ante *inquilinos precarios*. A ello se suma la falta de servicios básicos de infraestructura que conlleva al deterioro del centro histórico, más la falta de interés de las autoridades.

Se puede concluir que en Perú se está repitiendo la misma situación de México, Guatemala y Honduras, donde hay una severa competencia entre preservar el Patrimonio prehispánico y el Patrimonio Colonial español. Igualmente, el poseer tanto patrimonio hace que no se dé la importancia debida. Situación está que aprovechan los depredadores del Patrimonio Histórico Cultural, quienes incluso realizan intervenciones clandestinas para facilitar el hacinamiento.

Perú confronta varios puntos vulnerables y estos son:

- a) La posesión de un Patrimonio Histórico Colonial frente a un Patrimonio Prehispánico de gran alcance.
- b) Pérdida de la identidad cultural colonial frente a la prevalencia de una actitud nacionalista y de rememoración del pasado prehispánico.
- c) Pérdida de la Memoria Histórica Colonial y sobrevaloración del pasado precolombino.

En relación al Castillo del Real Felipe, su estado actual ha presentado procesos de desestabilización estructural, provocados por el uso indebido de las instalaciones y por intervenciones inadecuadas, causando daños irreversibles al Monumento.



República Dominicana

Es la sede del primer lugar pisado por Cristóbal Colón, en el descubrimiento del Nuevo Mundo, y también la sede de la primera ciudad hispana. Las mayores intervenciones al Patrimonio Histórico fueron durante el mandato del presidente *Rafael Leónidas Trujillo*, todas orientadas por las apetencias personales de este presidente dictatorial.

En la actualidad, se le conoce como la *Cuna de América* y conserva muchas de sus construcciones en buen estado, gracias a los constantes trabajos de mantenimiento y restauración que los diferentes gobiernos han venido realizando, producto de una profunda conciencia de este patrimonio como riqueza histórica y arquitectónica. Esto ha sido determinante para su reconocimiento como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Sin embargo, en los últimos años, la expansión urbana y sus demandas han realizado intervenciones bastante agresivas e incluso han distorsionado algunos de las fortificaciones. A toda esta agresión se suma el crecimiento vial y el derribamiento de algunos de los baluartes para dar prioridad al paso de avenidas de alto tránsito automotor, con grandes contaminaciones, en especial la sonora que afecta la estabilidad estructural de las Murallas.

Venezuela

Es un país que tuvo una gran prodigalidad constructiva de fortificaciones militares, la razón de este gran sistema defensivo se debe a que, es un país con una vasta zona costera frente al Mar Caribe, con una gran bahía de bolsa, definida por el Lago de Maracaibo, con una península salinera, como es la de Araya, con la desembocadura del Río Orinoco y con ricos lechos perlíferos entre las Islas de Margarita y Cubagua.

A pesar de estar en posesión de una gran cantidad de fortificaciones defensivas, incluidos cuatro Caminos Reales de los Españoles, este patrimonio muestra evidentes signos de deterioro graves, porque los gobiernos de turno no han tenido la voluntad de protegerlo y preservarlo. En este aspecto, no hay gobierno dictatorial o democrático que se salve de tal responsabilidad.

Los ejemplos concretos y de gran repercusión son: El Castillo San Carlos de Borromeo, en la Isla de Margarita, ha sido una de las víctimas; sus transformaciones



espaciales y constructivas fueron sencillamente muy destructivas. La plaza de armas perdió su autenticidad como tal, porque su nivel de piso fue alterado hasta un metro de desnivel a causa de los rellenos. En donde estaba la rampa se levantó una pared completa para cerrar la plaza por los cuatro lados, alterando totalmente el diseño original, eliminando la visibilidad de la rampa que conduce a la planta superior y que es un elemento emblemático y funcional.

Los remates superiores de los muros que rodean la plaza, se trataron como elementos decorativos y se les cambió la forma a rectangulares, anulándole el carácter defensivo-militar, en una re-interpretación de los arquitectos que lo intervinieron. En cuanto a la cubierta de tejas de la pared del sur, se le cambió la inclinación original, a un agua sobre la plaza. Esto trajo como consecuencia que las aguas pluviales, ahora vayan hacia la explanada, de esa forma aumentó el peligro de desplome de dichas zonas.

En cuanto a las garitas que miran al mar y que en su momento histórico fueron elementos funcionales y simbólicos de su tipología, estas fueron alteradas sus proporciones y les colocaron unas almenas en su coronamiento, elementos estos que no tienen nada que ver con el tipo ni con la forma, porque esto correspondía a la fortificación medieval. Y lo peor del caso es que son ahora mismo el emblema iconográfico de la ciudad y de la oferta para el turismo.

Esta situación se repitió en el Castillo de Santa Rosa de la Eminencia, en La Asunción, donde son tan graves las intervenciones y los cambios de las alturas en la plaza de armas, de las cubiertas hasta la altura de las troneras o cañoneras, de los parapetos de la explanada superior, que se perdió el acceso a los baluartes y adarves.⁹⁸ Hoy, se ha concluido que son irreversibles.

El camino de los españoles, que va desde la Guaira a Caracas, poco a poco se ha ido perdiendo, pese a la trascendencia histórica y cultural, porque el mismo fue construido sobre una antigua ruta precolombina, llamada “La Culebrilla”. Es poseedor de un sinnúmero de fortificaciones, de las cuales, unas han desaparecido y otras han sido deformadas a causa de las intervenciones. Uno de los casos es el Castillo San Carlos de la Guaira, que en su

⁹⁸ Los elementos constructivos funcionales más representativos de esta tipología.



restauración han reconstruido garitas y parapetos en forma desproporcionada, según las interpretaciones poco deseables sobre la línea de fundación de los antiguos alojamientos. Más la aplicación del color blanco en parapetos y garitas, cuyo uso estratégicamente no era posible, porque no se podía ser el blanco del enemigo.

En igual o peores situaciones, están el Castillo de Santa María de las Cabezas, en Cumaná, donde una balaustrada de madera sustituye al auténtico parapeto y/o el Castillo de San Carlos de Maracaibo, cuyo un revellín, situado en la entrada principal y donde aún se conservan las huellas del parapeto, ahora es tratado como un aljibe.

Concluyendo, el peor mal en Venezuela ha sido y es, las falsas interpretaciones constructivas que han atentado contra la memoria de los monumentos. Es por ello que se puede entender, el porqué de tanta fortificación defensiva no goce del reconocimiento como Patrimonio de la Humanidad. Aun, cuando estas fortificaciones fueron la “*llave del Caño de la Ynbernada*” y la “*llave de los llanos y del virreinato de Santa Fe*”

Para cerrar este capítulo en buen, se deja constancia de que no existe la mala fe, o pensamientos ideológicos de ningún tipo, solo es el deseo de ayudar a preservar tan valioso patrimonio histórico Cultural a las generaciones venideras. Es una ilusión, que las generaciones futuras puedan hacer estos viajes, conocer y tener la vivencia tan hermosos de estos paisajes culturales y saber sobre ese tiempo histórico, cuando el Reino de España logró consolidar la gran aventura atlántica y el comercio transoceánico que englobó tres continentes a través de dos océanos.

Para una clara idea sobre el verdadero estado de preservación del *Patrimonio Cultural* del Itinerario de “*la Carrera de Indias*” y su *Arquitectura Defensiva*, se ha elaborado una matriz de valoración de las amenazas que acosan a los Enclaves Defensivos. El mismo se ha desarrollado en el Capítulo X, páginas 936 a 942 de esta investigación.

9.2. Deterioro de los materiales constructivos en las fortificaciones defensivas

Todos los materiales sufren deterioro, su gravedad depende de las condiciones de servicio o los ambientes determinados, los cuales deben evitarse para así prolongar la vida útil de los mismos. De ahí, la necesidad de establecer los niveles de estabilidad de estos, en medios ambientes determinados.



Otra premisa a tomar en cuenta es la estructura, las propiedades y el procesamiento de los distintos materiales, ya que están relacionados con el deterioro del desgaste, la corrosión y la degradación. Una tercera premisa es tener el conocimiento sobre los principales agentes que afectan la calidad de las fortificaciones, tales como el agua y el viento que tienen la capacidad de arrastrar diferentes partículas con el poder de afección sobre las fachadas o recubrimientos de piedra, erosionándola.

En cuanto al medio ambiente, los cambios de temperatura, la contaminación atmosférica y la intervención de agentes biológicos; tales como los musgos, los líquenes y los arbustos pequeños. Por ello, es necesario realizar un buen perfil de patologías que oriente el proceso de rehabilitación de las fortificaciones, buscando siempre acoplarse con el material con el que se construyó originalmente, manteniéndolo, mejorándolo o sustituyéndolo, sin olvidar lo que representan estas fortificaciones del periodo colonial español y que atestiguan la disputa por el dominio, así como la demarcación y la defensa del territorio indiano.

Por los diferentes sistemas constructivos, las hay de tapia pisada, que por su fragilidad prácticamente es muy poco lo que queda, salvo algunos remanentes arqueológicos. Luego continúan las construcciones de piedra y argamasa de cal y otros materiales de la región. El caso es que para poder conservarlos hay que observar detenidamente sus estados de conservación, que pueden ser muy diversos, en cuanto al ambiente arquitectónico, el uso que se le esté dando, las varias técnicas constructivas intervinientes; la integridad de los materiales; la estabilidad estructural; el revestimiento; las policromías de los paramentos, etc. Todo, lo cual conforma un mundo de criterios que serán los que orienten las técnicas a implementar y la elección de los materiales a utilizar, tales como las argamasas, los revoques y otros materiales para la conservación, que garanticen su consolidación.

El uso de la piedra coralina en las estructuras de la arquitectura defensiva, está justificada por sus propiedades mecánicas, la facilidad de su obtención, la estabilidad ante el medio ambiente, mas sus características, entre las que destaca la elevada proporción de carbonato de calcio (CaCO_3) en su composición. Pero, hay que tomar en cuenta su porosidad que va de 0,3 a 30,0%, pese a ser muy estable en aguas neutras y ligeramente alcalinas, tiene fragilidad y se disuelve rápidamente bajo condiciones acidas, es por esta circunstancia por la que puede salir afectada por los contaminantes atmosféricos.



El uso de la piedra, en estas fortificaciones, les ha dado gran estabilidad ante los azotes del clima caribeño, en el cual se encuentran la mayoría de los enclaves defensivos. Pero, las variaciones en el medio ambiente, durante el largo tiempo que ha transcurrido desde su construcción, indudablemente ha afectado su durabilidad y su resistencia.

Los estudios in situ han revelado múltiples afectaciones que atentan contra su conservación, provocada fundamentalmente por la elevada humedad, que facilita grandemente el desarrollo de microorganismos biológicos más la deposición de contaminantes atmosféricos que coadyuvan al creciente deterioro. Otro de los factores negativos, que contribuye a incrementar la humedad, es la ausente o la deficiente impermeabilización que pueda protegerla de las lluvias, aunado a ello, el uso inestable de unidades de climatización artificial. Por supuesto, que, para una mejor precisión sobre las influencias del medio ambiente, es necesario hacer un análisis DAFO del diagnóstico ambiental que, de un diagnóstico sobre las verdaderas amenazas, debilidades a las cuales están expuestas.

Por el proceso histórico de conquista y colonización, más el *Itinerario Comercial* que estableció España con sus posesiones ultramarinas, los primeras y principales desarrollos urbanos fueron en las costas, por ello la necesidad de defensa. De ahí, que esta arquitectura tenga una cercanía al mar muy definida y dominante. En tiempo presente, estas fortificaciones están localizadas en ciudades comprometidas con la modernidad de los nuevos desarrollos urbanos e industriales, donde el tráfico automotor está muy presente con sus consecuentes contaminaciones ambientales.

Si bien es cierto, que es común en todas estas fortificaciones, la degradación de sus piedras estructurales, también es cierto que no hay una cultura para la conservación y rehabilitación de estas fortificaciones, que esté basado en un criterio científico y técnicos. En su mayoría han sido intervenidos, reparados y se le ha tratado sin las consideraciones del caso, como es la tipología de piedra, los tipos de clima y las condiciones ambientales de las geografías que los contiene. En el peor de los casos, el tratamiento ha tenido resultados peores que las patologías que los afecta.

Noticias | Entretenimiento | Videos | Estilo de vida | más

Buscar en Noticias | Buscar en Internet

msn Noticias

Venezuela | Internacional | Inútil | Economía | Ciencia y Tecnología | Multimedia | Entretenimiento | Deportes

MSN Venezuela | Noticias | Internacional | Artículo

Última hora: **rontera con Israel** | **El plan de reformas de Berlusconi, plagado de obstáculos** | **Asesinatos**

efe.com, actualizado: 28/08/2011

De los piratas a la contaminación, los enemigos de la muralla de Cartagena

Cartagena (Colombia), 28 ago (EFE).- La muralla de Cartagena de Indias, que sobrevivió durante siglos al ataque de piratas y corsarios, ahora combate a la contaminación y el vandalismo, los peores enemigos para la conservación de esta colosal obra defensiva, catalogada como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

La cercanía del tráfico de vehículos, los excrementos de aves y el desarrollo urbanístico son algunos de los factores que han puesto en jaque a esta joya colonial del norte de Colombia, según la Sociedad de Mejoras Públicas de Cartagena, una institución privada sin ánimo de lucro que vela por los casi once kilómetros de muralla.

"Tenemos un problema de bacterias que está afectando a la composición de la piedra de la muralla, por lo que se hace necesario limpiarla y quitar esos elementos nocivos", explica a Efe la directora de esta sociedad, María Pía Mogollón.

Dichas bacterias tienen su origen en la contaminación producida por el humo de los automóviles y se acumulan hasta formar una costra negra apreciable en varios puntos de la magnífica obra de ingeniería militar, que fue construida por los colonos españoles hace casi 400 años.

"Esta costra negra poco a poco va adhiriéndose a la piedra, pegándose y originando una serie de daños", señala a Efe la arquitecta Rosa Elena López, quien trabaja en la conservación y restauración de la fortaleza.

"La piedra se va erosionando y se va comiendo, va perdiendo su volumen. Por eso es que vemos perforaciones en algunos sectores de la muralla, o que la piedra ha perdido su sección útil", añade López.

Pero los automóviles y camiones no solo contaminan. El tráfico por las calles adyacentes a la muralla también genera vibraciones que alteran el equilibrio estático del edificio.

Además, debido al proceso de urbanización que ha vivido la ciudad, en algunos puntos la base de la muralla se encuentra enterrada hasta dos metros bajo tierra.

"Cada vez que construyen una vía, un sistema de alcantarillado o un edificio van rellenando", explica Mogollón.

A ello se suman problemas medioambientales, como la lluvia ácida o los excrementos de animales, que carcomen la piedra.

Y por si esto fuera poco, se suma el vandalismo de turistas y cartageneros que graban su nombre en la muralla o cuando drogadictos raspan la piedra para preparar sus dosis de "bazuco" (derivado de la coca de muy baja calidad).

Cartagena de Indias obtuvo el título de ciudad por parte de la Corona española en 1574 y desde su nacimiento fue bautizada con el fuego de piratas y corsarios, como el legendario Sir Francis Drake, quienes se empeñaron durante siglos en intentar conquistar uno de los centros urbanos coloniales mejor conservados de América Latina.

Para mantener a raya a los invasores, la colonia española construyó entre 1602 y 1616 un conjunto de baterías armadas con cañones, del que hoy en día solo quedan once kilómetros debido a que gran parte se demolió durante el proceso de expansión que experimentó la ciudad a finales del siglo XIX y comienzos del XX.

La Sociedad de Mejoras Públicas de Cartagena dispone de un presupuesto anual de 844.500 dólares para la conservación de la muralla, una cifra insuficiente para realizar mantenimientos periódicos, por lo que esos fondos se ejecutan por orden de prioridad, atendiendo a los daños más urgentes.

"Ojalá tuviéramos todos los recursos para retirar la costra negra absolutamente de todos los sitios, pero la limpieza está siendo paulatina", lamenta Mogollón.

Los ingresos de la entidad provienen del dinero recaudado con las entradas y la tienda de regalos del Castillo de San Felipe, la otra gran obra colonial de Cartagena, de donaciones, de la adjudicación de proyectos puntuales y del alquiler de espacios.

Por eso, la directora de la Sociedad de Mejoras Públicas considera que un porcentaje de los impuestos nacionales ya existentes debería destinarse a la conservación del patrimonio histórico colombiano.

Aunque Efe intentó contactar con la alcaldesa de Cartagena, Judith Pinedo, para consultar su versión de los hechos, no hubo respuesta por parte de sus asesores. Mientras tanto, el deterioro de la muralla continúa.

Twitter 0 | Recomendar

Compartir en Facebook | Seguimos en Twitter | Haz clic para ir a la página de Twitter

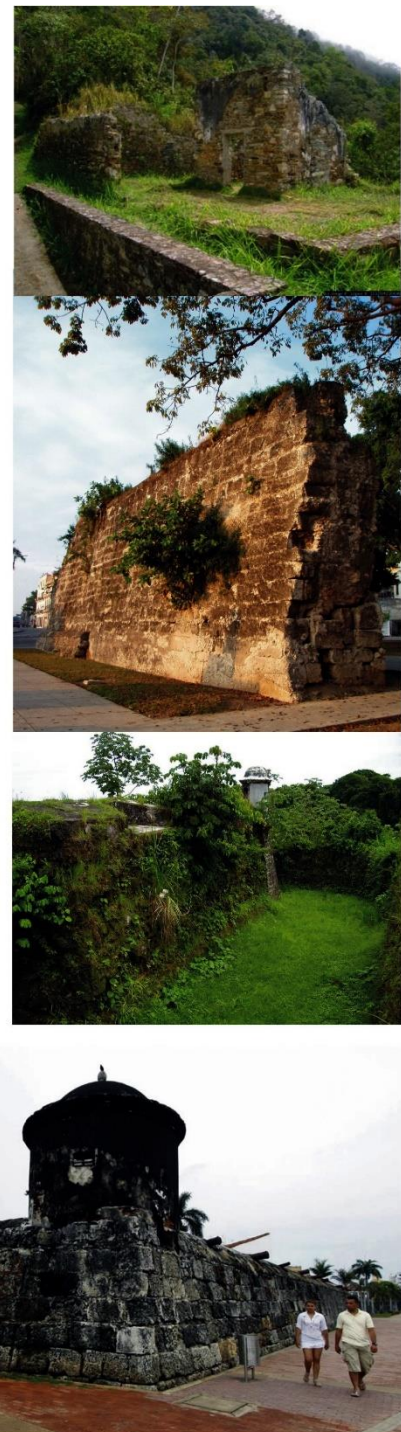


Figura: 40

CONTAMINACION AMBIENTAL Y VANDALISMO

La contaminación ambiental, las lluvias acidas, la sonora, el vandalismo, la expansión urbana sin control, etc. se han convertido en amenaza de riesgo, para el patrimonio del Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias”.

Fuente: Recreación de diferentes denuncias por el deterioro de la fortificaciones: Trabajo propio



9.3. El vandalismo, la contaminación ambiental y otros escenarios de riesgo.

Es admirable como todas estas fortificaciones han podido sobrevivir a los ataques de corsarios y piratas, pero como dice la noticia de *EFEverde*,⁹⁹ “*ahora combaten a la contaminación y el vandalismo, los cuales son los peores enemigos para la conservación de esta colosal obra defensiva*”, refiriéndose a la situación actual de las murallas de Cartagena. El problema está en que, la situación es común a todas las fortificaciones objeto de esta investigación.

Esta contaminación, va desde la provocada por la cercanía del tráfico vehicular, con su carga de vibraciones que alteran el equilibrio estático de la fortificación, mas sus exhalaciones de monóxido de carbono. Otro factor de deterioro, son los excrementos de las aves regionales; a esto se agrega los nuevos desarrollos urbanísticos, otro agravante es la contaminación bacteriana que afecta la composición de la piedra coralina, con la cual fueron construidas tal como se describen en el ítem anterior: *Deterioro de la piedra coralina en la arquitectura defensiva*.

Pero, estos no son los únicos enemigos de este patrimonio y su seguridad física, podemos estimar otros escenarios de riesgo al cual están sometidos este patrimonio. por ejemplo:

1. Escenario de riesgo ante fenómenos de origen climático.
2. Escenario de riesgo ante fenómenos de origen geológico.
3. Escenario de riesgo ante fenómenos de origen geológico-climático.
4. Escenario de riesgo ante fenómenos de origen entrópico.

⁹⁹ Servicio de noticias de *EFEverde*. Una plataforma global de periodismo ambiental, energías renovables y desarrollo sostenible. Visitada la página web oficial: <http://www.efeverde.com/> en fecha: 17 de septiembre 2012.



10. La conservación patrimonial del Itinerario Cultural

La conservación de este patrimonio está sujeto a una de las problemáticas más relevantes, la cual está intrínsecamente asociada a las condiciones generales de cada Estado, donde está localizado tal patrimonio. Igualmente, a la voluntad de dichos Estados, en el cumplimiento de las normas establecidas en la *Convención de Patrimonio Mundial*, una vez que, se ha procedido a inscribir tal patrimonio en ella.

El escenario de la preservación patrimonial del *Itinerario Cultural de “la Carrera de Indias” y su Arquitectura Defensiva* es un desafío, el cual debe ser afrontado en forma coordinada, incluyente y de forma participativa. La atmosfera de un trabajo proactivo debe envolver tal decisión, el cual debe generarse desde las instituciones y de los líderes locales y nacionales, quienes deben tener una formación superior especializada y estar dispuestos a un trabajo interdisciplinar convergente, en la puesta en valor del patrimonio en cuestión.

Otro fundamento a tener en cuenta en la conservación patrimonial planteada es la difusión y formación en la *cultura de la conservación*, para de esa forma generar las condiciones de receptividad legítima en las intervenciones, en todos los sectores civiles, los sectores públicos y privados.

10.1. Análisis de la conservación patrimonial

Sometiendo a consideración el panorama y la situación de los sistemas de fortificaciones, así como, las tendencias presentes sobre la conservación y la restauración del Patrimonio fortificado, se hace necesario un análisis. Para ello se ha procedido a realizar un modelo de estudio mediante las Fichas Técnicas de Análisis 07, las cuales están en el ANEXO “E”, en las páginas: 487 a 563.



LAS ESTRUCTURAS URBANAS DE LAS CIUDADES DEFENSIVAS PORTUARIAS Y COMERCIALES



11. Las ciudades defensivas portuarias y comerciales

La organización del territorio en el Nuevo Mundo fue un desafío para el reino de España; mientras que, para el continente americano y Filipinas fue una verdadera transformación. Como antecedentes están las novedades del siglo XV considerado el *siglo de las innovaciones*, siendo este la antesala del siglo XVI o *siglo de oro de las bellas letras*, el cual se puede considerar el momento fecundo de la *Arquitectura Civil Colonial*¹⁰⁰ y de la *Arquitectura Defensiva Hispanoamericana*.

En razón a la verdad histórica se observa que las nuevas ciudades, con sus plazas, templos, conventos, monumentos, edificios públicos, calles, puertos, castillos y fuertes defensivos, y otras tantas estructuras urbanas y culturales se desarrollaron de un extremo a otro de la geografía del nuevo continente, que a partir de ese ahora hablaba y se entendía en castellano. A la luz del análisis, no podía ser de otra forma, siguiendo el cursor que marcaba Europa, porque sus descubridores, conquistadores, colonizadores y arquitectos-constructores venían cargados con los movimientos del gótico, el barroco, el renacimiento y el neoclasicismo, convirtiéndolo en argamasa, mampostería y piedra, originando una nueva arquitectura, digna de admiración aun hoy en día.

11.1. Tipologías funcionales de las ciudades portuarias y comerciales

Este urbanismo colonial tomo como modelos el paisaje urbano y marítimo español con la aplicación de las nuevas formas artísticas, adaptándolas tanto a las mentalidades europeas, como a las variaciones étnicas y geográficas que se exigía en las colonias ultramarinas. Cabe señalar, el reconocimiento de la valoración histórica de este patrimonio edificado, en el congreso de *Ciudades Históricas Iberoamericanas*¹⁰¹

¹⁰⁰ GASPARINI, Graziano. (1965). *La arquitectura colonial en Venezuela*. Ernesto Armitano Editor, Caracas. La Arquitectura Colonial es una mezcla de la cultura autóctona indígena y de las adoptadas en el país por la transculturización artística de las distintas culturas arquitectónicas que se comenzaron a proyectar desde la llegada de los españoles al Nuevo Mundo. La influencia indígena, en la mayoría de los casos, domina a la europea en esta arquitectura, muy a pesar de lo que los propios españoles hubieran querido, y se hace notar en lo decorativo, con un tipo de talla de superficies planas a bisel, que se encuentran en portadas como las de Tlanalapa, en Hidalgo y Otumba, en México, Distrito Federal.

¹⁰¹ Consultada la página web: http://www.esicomos.org/nueva_carpeta/libroTOLEDO/PORTADA_00.htm en fecha 15 de mayo 20013.



organizado por el Comité Español de ICOMOS, celebrado en Toledo, junio de 2001. Teniendo como fundamento, lo dicho por Francisco Muñoz Espejo en su ponencia¹⁰² sobre los comienzos de esta organización territorial:

“...una categoría genérica vendría dada por la organización territorial de la colonia, ...pueden fijarse tras la división de las áreas reservadas para la conquista y colonización de América entre las Coronas española y portuguesa en 1494, por el tratado de Tordesillas. Esta fecha constituye un momento clave para el correspondiente proceso de descubrimiento y exploración. En cualquier caso, la fase inicial se da en las Antillas, a través del establecimiento de “Factorías” por Cristóbal Colón, lo que nos sitúa ante la introducción de un primer modelo o experiencia conceptual”.

Francisco Muñoz Espejo, página:

En esta fase inicial de primera *experiencia conceptual*, haciendo una recreación de *la Isabela*,¹⁰³ se ha verificado, que ésta fue el primer ordenamiento urbano siguiendo el trazado clásico, con la exaltación de edificios representativos en los temas religioso administrativo y gubernamental, ubicados en lados opuestos de una plaza de geometría cuadrada. En ese primer momento, se ha observado la influencia renacentista, la cual se valorará más adelante.

Desde la visión de la colonización española, la ciudad se consideró un asunto de *Estado*, como consecuencia inmediata, todos los elementos, tanto urbanos como arquitectónicos, debieron ser estudiados con gran rigurosidad. para dar respuesta a un orden y control en beneficio de una óptima defensa del territorio.

Aquí se conjugaron: el modelo de ciudad geometrizada vitruviana, la irregularidad urbana medieval y las claras nuevas influencias renacentistas. Siempre siguiendo los principios de los tratados y muy utilizados por los profesionales del *Real Cuerpo de Ingenieros Militares*. También, los tratados de arquitectura y urbanismo militar cobraron

Consultada la página web oficial de ICOMOS, España, en fecha: 15 de mayo 2013: http://www.esicomos.org/Nueva_carpeta/libroTOLEDO/13_francismuesespejo.htm Ver Apéndice I en la págs. 1141-1144.

¹⁰² MUÑOZ ESPEJO, Francisco. (2001). *Estudio sobre el Urbanismo Colonial y las Fortificaciones Hispanoamericanas con relación de los principales Itinerarios Culturales de Comunicación (Cominerías Reales y Rutas Comerciales Interoceánicas)*. Ponencia en el Seminario Internacional de Ciudades Históricas Iberoamericanas. Toledo.

¹⁰³ DOBAL, Carlos. (1988). *Como pudo ser La Isabela. IV. La Isabela. Punto de referencia de otros establecimientos hispánicos*. Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra. Edición: Departamento de Publicaciones. Santiago, República Dominicana, págs. 30-40. Es una hipótesis basada en datos históricos y arqueológicos, en razonamientos lógicos y en la rica tradición dominicana.

La Isabela fue erigida en el mismo lugar de una antigua aldea indígena, en norte de la hoy República Dominicana.



gran fuerza con la idea renovada sobre que, el ingeniero militar ya no era “*el soldado experto*”,¹⁰⁴ porque a partir de ese momento es el arquitecto humanista que se identifica como el “*uomo universale*”.

De ahí que, en el manejo territorial y creación de nuevas ciudades, el reino de España tomó en valoración estas ideas, tomando en cuenta sus localizaciones y sus jerarquías territoriales –según: el *Modelo de Felipe II* y por el estudio realizado por Jorge E. Hardoy y Julio González-¹⁰⁵ resultó una clasificación que se transcribe a continuación.

1. Centros de Administración
2. Puertos Internacionales
3. Puertos Regionales
4. Centros Mineros
5. Centros Indígenas
6. Centros Agrícolas
7. Presidios
8. Centros Militares de Frontera
9. Centros Religiosos (Misiones)

Localización de las ciudades comerciales en el siglo XVI

- a. *Ciudades Defensivas y Comerciales Año 1500*: En esta primera etapa y después del frustrado intento de colonización con el Fuerte de La Navidad, Cristóbal Colón cambió de rumbo y buscó un mejor lugar para el establecimiento de la primera ciudad y la llamó *la Isabela*. Para una mejor ilustración, ver el cuadro: A-11 en el ANEXO UNO, en la página 14.
- b. *Ciudades Defensivas y Comerciales, Año 1520*: Después de los primeros encuentros se empezaron a desarrollar las primeras poblaciones, las cuales se

¹⁰⁴ Esta idea fue muy defendida por Gian Battista Bellucci, en su obra *Nuova invenzione di fabbricare fortezza di varie forme*, en Venecia 1598.

¹⁰⁵ HARDOY, Jorge E. (2001). en su ensayo sobre las *ciudades iberoamericanas* y el *Catálogo de Planos de Ciudades Iberoamericanas*, elaborado por Julio González, publicado por el Instituto de estudios de Administración Local, en Madrid – España, en 1951. Presentado en el Seminario Internacional de Ciudades Históricas Iberoamericanas. Toledo.



establecieron en las tres islas mayores del Caribe: Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico. La mayor parte de las fundaciones cambiaron varias veces de lugar hasta asentarse definitivamente y su trazado tuvo un carácter un tanto irregular, creciendo alrededor de una plaza mayor. Ver el cuadro: A-12 en el ANEXO UNO, en la página 14.

- c. *Ciudades Defensivas y Comerciales, Año 1530*: En la expansión y conquista surgieron nuevos núcleos urbanos, representados por las primeras ciudades fundadas en el continente, como Veracruz y la Antigua Panamá; en ellas se percibía la tentativa de formalizar un modelo, basado en un entramado regular de calles y manzanas alrededor de una plaza central. Se puso en práctica la ciudad trazada a "cordel y regla". Esta ciudad regular se observa en el trazado de Alonso Bravo en 1521 para México, sobre las ruinas de Tenochtitlan. Ver el cuadro: A-13 en el ANEXO UNO, en la página 15.
- d. *Ciudades Defensivas y Comerciales, Año 1540*: Finalmente, en el año 1535, con la fundación de Lima, se consolidó el modelo más generalizado, este fue el de la cuadrícula, en el que destacó el gran desarrollo de las parcelas destinadas a solares urbanos y asignados a cada poblador, lo que da lugar a ciudades de bajísima densidad y abiertas hacia un territorio sin límites. Ver el cuadro: A-14 en el ANEXO UNO, en la página 15.
- e. *Ciudades Defensivas y Comerciales, Año 1550*: El concepto de ciudad utilizada por el Reino de España fue el de la ciudad meseta española, simbolizado por el trazado físico, según el *tablero de ajedrez*, el cual tiene antecedentes medievales, alcanzando su apogeo en el Renacimiento. De tal manera que, la ciudad asumió el rol de ser un escenario del poder, con sus ángulos rectos, sus aguas canalizadas. Ver el cuadro: A-15 en el ANEXO UNO, en la página 16.
- f. *Ciudades Defensivas y Comerciales, Año 1560*: El carácter de la *ciudad castellana* como organismo administrativo básico cobró fundamento en las nuevas estructuras indianas, el trazo de las calles en forma perpendicular con un centro donde se situaba la *Plaza de Armas*, alrededor de la cual se



ubicaban las autoridades locales y las religiosas fue lo que definió la trama urbana. Ver el cuadro: A-16 en el ANEXO UNO, en la página 16.

- g. *Ciudades Defensivas y Comerciales, Año 1570*: Hay una continuación del concepto de la ciudad castellana. Ver el cuadro: A-17 en el ANEXO UNO, en la página 17
- h. *Ciudades Defensivas y Comerciales, Año 1580*: La tipología urbana establecida es el modelo de Felipe II, establecido por las “*ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias*”¹⁰⁶ y aprobado por el *Consejo de Indias*. Se pueden considerar como la cristalización de la *nueva política*, con una gran influencia ético-religioso que agregaba la justicia y la moral cristiana, en combinación con los intereses políticos y económicos. Se busca la penetración pacífica por la vía de la población. Ver el cuadro A-18 en el ANEXO UNO, en la página 17

En estas ciudades se pone de manifiesto el nuevo trazado urbanístico que propugnó la nueva teoría de la arquitectura militar y fortificada, regular y racional del urbanismo del mundo moderno. La tendencia general de la ubicación de los cuarteles, arsenales y almacenes en las zonas perimetrales se acentuó, destacando la importancia de la plaza central que se convirtió en la *Plaza Mayor*, desde donde se irradió toda la trama urbana, conformada por calles, solares la arquitectura civil, la religiosa, la militar y la gubernamental.¹⁰⁷ Todo desarrollado dentro de un perímetro fortificado con muy bien delimitadas y ennoblecidas *puertas de la ciudad* con el orden arquitectónico prevaleciente.

¹⁰⁶ Promulgadas el 12 de julio de 1573, en el Bosque de Segovia. En las Ordenanzas se pone en relieve el carácter ovandino y su relación con los títulos 9 y 11 del Libro II de la *Copilata*. Está conformada por 148 capítulos, los 31 primeros se dedican a los descubrimientos, a partir del capítulo 32 hasta el 37, son para las nuevas poblaciones.

¹⁰⁷ La influencia del Tratado de fortificación o arte de construir los edificios militares y civiles (traducido al castellano) de John Muller, año 1746, experto en la obra práctica de Vauban y de “*La Science des ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification et d’architecture civile*”, obra de Bernard Forest de Bélidor, en la arquitectura y el urbanismo, una vez colonizado el Nuevo Mundo, fueron claves y marcaron las novedades de una tipología urbana única, en este caso la tipología urbana ortogonal, de trazado en damero, cuyas calles se cortan en ángulo recto, donde se destaca la plaza principal en una inequívoca forma cuadrada y manzanas rectangulares. Otro de los objetivos considerados fueron los referentes a salubridad e higiene como parte de la comodidad de la cual debían gozar los habitantes. Igualmente, la valoración del tema paisajístico y la creación de amplios jardines y los talleres artesanales.



Hay otras clasificaciones tipológicas que toma en cuenta la influencia del diseño en estas ciudades coloniales hispanoamericanas, desde su temporalidad y los marcados hechos acaecidos y que fueron evolucionando en el tiempo y en el espacio. Tomando como muy validera la propuesta en el *Seminario Internacional de Ciudades Históricas Iberoamericanas*,¹⁰⁸ en Toledo 2001:

1. *Organización territorial Colombina y Cortesiano*: Su regulación se hizo a través de la “*Organización territorial colombina*” que se fundamentó en las *Capitulaciones de Santa Fe*, en el año 1492,¹⁰⁹ con la aprobación de los *Reyes Católicos*. Estas tramas urbanas corresponden a los primeros establecimientos, los cuales son consideradas factorías y su fundamento político-social es la relación entre conquistador y la Corona, su función motivado por el monopolio comercial de extracción. Los conquistadores destacados fueron *Cristóbal Colon* en Santo Domingo y *Hernán Cortez* en el Reino Azteca de México.
2. *Organización urbana Ovandina, de 1502 o Ciudades Indianas*: El planteamiento lo hizo *Fray Nicolás de Ovando*. En esta etapa entra una nueva relación y es la evangelizadora. La colonización se hace a través de misiones y su objetivo es la repartición de las tierras entre aquellos que estén dispuestos al mestizaje, con elección de alcaldes y la búsqueda de una mejor vida por la vía del mérito, para ello era necesario hacerse acreedor de una capitulación o una comisión. Para ese momento, la ciudad responde a una estructura urbana basada en el Damero o Cuadrícula, con calles rectas, manzanas cuadradas o rectangulares, una Plaza Mayor, una Iglesia Mayor y el Ayuntamiento, estos tres últimos formando la unidad representativa del gobierno, la religión y la sociedad.
3. *El modelo de Influencia Mendocina, en el año 1535*: Este planteamiento lo estableció *Antonio de Mendoza* como primer Virrey de Nueva España. Las calles se ampliaron para dar paso a la disposición militar, el tema central era el disfrute

¹⁰⁸ MUÑOZ ESPEJO, Francisco. (2001). *Estudio sobre el Urbanismo Colonial y las Fortificaciones Hispanoamericanas con relación de los principales Itinerarios Culturales de Comunicación (Cominerías Reales y Rutas Comerciales Interoceánicas)*. Ponencia en el Seminario Internacional de Ciudades Históricas Iberoamericanas. Toledo.

¹⁰⁹ Las *Capitulaciones de Santa Fe* se suscribieron el 17 de abril de 1492, en Santa Fe, en la ciudad de Granada por los Reyes católicos y Cristóbal Colon. En este documento se recogieron los acuerdos entre ambas partes y la expedición a las “Indias”.



de una mejor ventilación y los beneficios del sol, por eso fue muy importante la orientación de las ciudades y de sus edificios. Ya se empezaban a insinuar los conceptos renacentistas de urbanismo imperial y de la *ciudad ideal*. He aquí la primera materialización del “*Castrum*” romano y del *Damero* como el sueño de los humanistas occidentales.

4. *Plan de Ordenamiento Urbano para las Indias, de 1573 o el Modelo de Felipe II:*¹¹⁰ La directriz principal es la búsqueda del lugar óptimo para el enclave social de la ciudad, precisando la no ocupación de los asentamientos indígenas existentes para estos menesteres y, de esa forma evitar los enfrentamientos culturales y etnológicos. Este modelo se definió como el *modelo castellano* cuyo polo socio-religioso y gubernamental era la “*Plaza de Armas*”, desde donde partía un trazado de calles perpendiculares a la citada plaza y cuatro de ellas debían dedicarse al comercio y se debía tomar muy en cuenta las situaciones climáticas. Aquí se asimila con una clasificación que ya se ha expuesto en la página 805-807. Las ciudades costeras también tuvieron sus definiciones de acuerdo a su uso y uno de ellos era la presencia de las “*plazas portuarias*” o embarcaderos.
5. *Plan de Reformas Urbanas del siglo XVIII y el Modelo de Carlos III:*¹¹¹ En esta modalidad se impuso el *modelo europeo*. Se estableció un cambio de administración en lo referente a la distribución de las tierras: mientras que, en el modelo de Felipe II era el conquistador el encargado de repartir las tierras, a partir de Carlos III el repartimiento cambia de manos y pasa a ser responsabilidad de comisionados reales nombrados por el *Visitador*. En cuanto a las tierras de cultivo

¹¹⁰ En la *legislación de Indias* la creación de las nuevas ciudades se modeló bajo el criterio de un deber del conquistador y una potestad pública más que como una consecuencia del dominio privado de la asignación de tierras. De ahí que, en las Ordenanzas para *Nuevos Descubrimientos y Fundaciones* de Felipe II del año 1573, se estableció la obligación a capitular el tiempo en pro de erigir y poblar “por lo menos tres ciudades...”. A favor del desarrollo urbano se estableció la concepción radial de la ciudad en torno de la Plaza Mayor. Igualmente se destacó las dos dimensiones clásicas del urbanismo, la primera: relativa a los aspectos físicos y la segunda: la atinente a los aspectos sociales en cada ciudad.

BENÉVOLO, Luis. (1967). *Las nuevas ciudades fundadas en el siglo XVI en América Latina: Una experiencia decisiva para la historia de la cultura arquitectónica del "Cinquecento"*, en Boletín del Centro de Investigaciones Históricas 9. Editorial: Latinoamericana-venezolana C.I.H.E. Venezuela, págs. 117-136.

¹¹¹ Carlos III y el Urbanismo Ilustrado: una de las búsquedas es homogeneizar la arquitectura, con alturas uniformes y el goce de una excelente iluminación nocturna. Se agregó el ornato urbano basado en la construcción de monumentos y espacios ajardinados.



se estimó un área de dotación para una fanega de maíz, generada de 200 varas por 100 varas. También, se fortaleció la *línea sucesoria* confirmándose los derechos de herencia, pero al mismo tiempo su indivisibilidad. Se fortalecieron los principios de *Bien Común* en cuanto al uso de los recursos naturales, tales como el uso del agua, de los pastos para el ganado familiar y beneficios añadidos al que contribuyera con fuentes de abastecimiento para los riegos.

El gran cronista *Guamán Poma de Ayala*, de origen indígena que vivió durante el Virreinato del Perú. A través de sus crónicas “*Nueva Crónica y Buen Gobierno*” nos brinda una rica historiografía representada por la exquisitez de su plástica y discurso. Brinda un capítulo especial al desarrollo urbanístico de las ciudades y villas del Nuevo Mundo. Es una visión muy cercana de las ciudades coloniales, en una representación cartográfica donde la expresión plástica se conjuga con el relato histórico, en su obra: *Nueva Crónica y Buen Gobierno*, en el capítulo de este reino y sus ciudades y villas.¹¹²

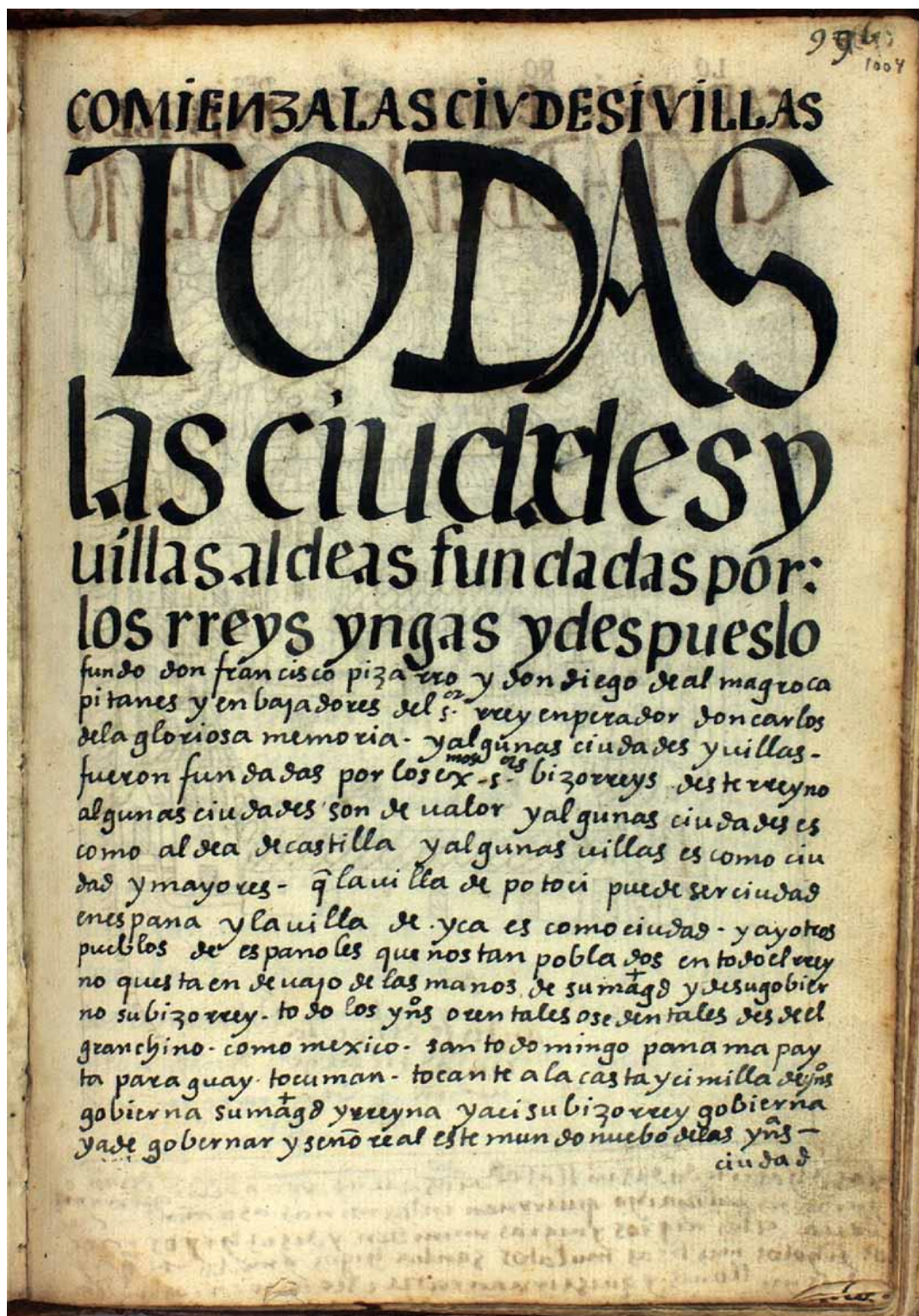
La influencia del renacimiento en la arquitectura hispanoamericana se resume en el empeño de construir en forma monumental y la implementación de la geometría en los elementos decorativos. También el barroco¹¹³ se hizo presente, especialmente en el uso de la cúpula y el arte decorativo, donde hubo un buen manejo de la piedra y el yeso para la creación de enriquecedoras policromías e hizo su aparición en la nueva escena, anclándose y creando nuevos movimientos y escuelas. Igualmente, el neoclásico¹¹⁴ con su moda retro a los modelos clásicos, influenciado por el gótico.¹¹⁵

¹¹² Consultad la página web oficial de la Librería Nacional de Copenhague, en fecha: 15 de marzo del 2013: <http://www.kb.dk/permalink/2006/poma/info/es/frontpage.htm>.

¹¹³ ARELLANO, Fernando. (1988). *El arte hispanoamericano*. Impreso por: Editorial Ex libris, Caracas - Venezuela, págs. 236-237.

¹¹⁴ *Ibidem*.

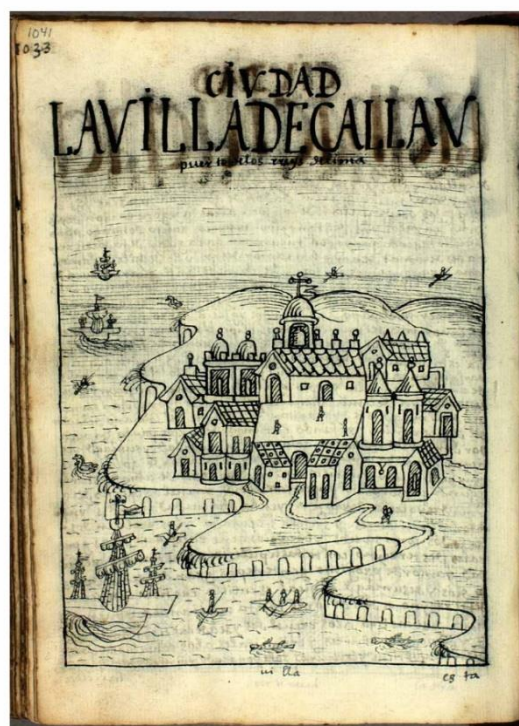
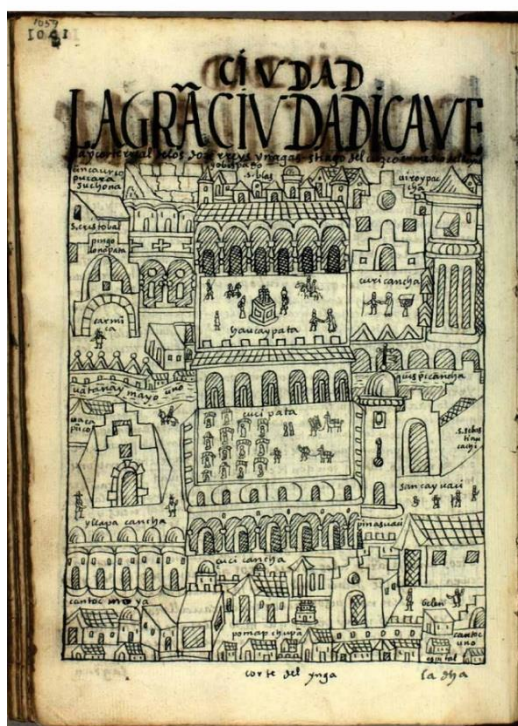
¹¹⁵ Ejemplo del gótico en América lo tenemos en los rasgos o trazas góticas la Catedral de Santo Domingo, el templo de los Dominicos, con una nave única, capillas laterales, crucero y cabecera ochavada, y la Iglesia de La Merced. Todas ellas en República Dominicana. En San Juan, Puerto Rico, igualmente se hallan modelos góticos en la Iglesia de los Dominicos, con un hermoso crucero y presbiterio. En México, también los templos de órdenes católicos, como los franciscanos, agustinos. los conventos franciscanos, el de Huejotzingo o el de San Andrés de Calpan.



Grabado: 28

CIUDADES DEFENSIVAS Y COMERCIALES
SEGÚN FELIPE GUAMAN POMA DE AYALA, 1595 – 1615

Fuente: Librería Nacional de Copenhague, pagina web oficial: <http://www.kb.dk/da/index.html>.



Grabados: 29, 30, 31 y 32

CIUDADES DEFENSIVAS Y COMERCIALES SEGÚN FELIPE GUAMAN POMA DE AYALA, 1595 - 1615

Fuente: Librería Nacional de Copenhague, pagina web oficial, en fecha: 15 de marzo del 2013:
<http://www.kb.dk/permalink/2006/poma/info/es/frontpage.htm>.



A través de esta investigación se ha comprobado que, en una primera etapa, la arquitectura en Hispanoamérica estuvo muy ligada al modelo clásico, pero en una segunda etapa fue el plateresco¹¹⁶ el que dominó. Igualmente, en este recorrido y análisis se debe reconocer la influencia del mudéjar.¹¹⁷

Dentro de las reflexiones y análisis del patrimonio urbano en el territorio indiano, se ha constatado, que durante los siglos XVI y XVII se realizó la fundación del mayor número de ciudades, con un trazado regular, según un plan de ordenamiento. Este cuidado conllevó a la selección idónea de la ubicación, teniendo en cuenta las variables del clima, de las condiciones del terreno, el establecimiento de una trama urbana reticular.

La forma de damero fue la conformación geométrica dominante, con una plaza mayor, abierta y en el centro, más otras diseminadas guardando ciertas distancias y repitiendo el principio en menor escala. El citado trazado prevaleció en todas las estructuras urbanas indianas, el cual se conserva en los centros históricos de las ciudades actuales.

Este modelo de fundar y construir ciudades derivó del orden jurídico del *Reino de Castilla*, el cual fue el que rigió en el Nuevo Mundo. De ahí, que no fue un experimento, ya que fue parte de un gran proyecto imperial, dirigido por precisas *Instrucciones Reales*. Dentro de la planificación se cumplían varias premisas:

- a) El nombramiento de sus autoridades.
- b) El trazado del plano de la ciudad a cordel y regla.
- c) El asentamiento de los vecinos.
- d) La distribución de las tierras.
- e) La imposición de las demandas económicas a las comunidades indígenas.

¹¹⁶ En Ecuador, tendrá peso específico el plateresco, con portadas interesantes como la del Evangelio de la Catedral de Quito. El plateresco tiene también especial desarrollo en Cuzco, Perú, con una interesante fachada y patio en la llamada Casa del Almirante; y en Ayacucho, con una interesante portada en la Iglesia de San Cristóbal.

¹¹⁷ En Venezuela y Colombia, el renacimiento se inspiró y creó portadas como la de la capilla de los Mancipe; y la influencia del mudéjar toledano, se dejó sentir en las arquerías de claustros y cubiertas de los templos, como en las catedrales de Cartagena y Coro, la iglesia mayor de Tunja, con interesantes arquerías y galerías arquitrabadas de estilo toledano.



La razón para todo este proceso protocolario radicó en, que la fundación de la ciudad constituía el primer acto de posesión real y de *afirmación del Señorío*, según el imperativo de Ley, el cual debía cumplirse, tanto para las tierras descubiertas, que automáticamente formaban parte del Reino de Castilla, como para la determinación del ámbito territorial de la Provincia, la cual estaba sujeta al gobierno del “*Adelantado*”. De esa forma quedaba garantizada jurídicamente la posesión de la tierra ocupada.

Las ciudades comerciales y las portuarias, al estar conexas con los sistemas de fortificaciones, en sus trazas recibieron tratamientos, siguiendo los principios del “*arte de fortificar*”. Por lo que, sus murallas estuvieron influenciadas por los trazos de las fortificaciones, las cuales tienen lecturas del levantamiento español e italiano.

Estos fueron transportados por los ingenieros militares italianos a través de sus diseños, los cuales se han mencionados a lo largo de esta tesis, especialmente en el Capítulo VII. Es evidente que ellos aportaron un arte propio, en colaboración con los ingenieros españoles, colocaron su ingenio al servicio de un arte extranjero. Concluyendo, se puede decir que la arquitectura en el Nuevo Mundo pasó del arte catedralicio y conventual al bélico-defensivo y estratégico-militar.

Especificando las innovaciones y transformaciones en la nueva arquitectura indiana queda en evidencia la influencia del renacimiento italiano en la *Arquitectura Defensiva Hispanoamericana* y del *Caribe*. Aunado a ello, el uso de materiales diferentes de los de Europa, el empleo de nuevas tipologías o formas de construcciones, que respondieron a la funcionalidad y practicidad en las tierras recién descubiertas. Por lo antes planteado se asevera, que el desarrollo arquitectónico en América ha sido singular y novedoso.

